

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 9 AOUT 1901.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi ayant pour objet une demande de crédit à rattacher au Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires de 1901.

(Voir les n^{os} 156 et 229, session de 1900-1901, de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. SELB, Président ; HOUZEAU DE LEHAIE, VERSPREEUWEN, le Baron DE PITTEURS-HIEGAERTS et FRIS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Votre Commission chargée d'examiner le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes de l'exercice 1901 s'exprimait comme suit :

« Est-ce à dire qu'aucune erreur n'ait été commise ?

» Assurément non. Personne n'y peut échapper ; l'important, c'est de n'y point persévérer, de redresser et de réparer les fautes, dès qu'elles sont reconnues et que l'expérience les a mises en relief. »

Il semble que cette observation s'applique à la mesure prise il y a quelques années : suppression des premières classes et convention avec la Compagnie des Wagons-Lits pour les voitures de luxe.

Ce fut, à notre sens, une faute, mais la justice élémentaire nous fait un devoir de n'en point charger le seul Ministre titulaire du département à cette époque, comme on tend à le faire.

M. Vandenpeereboom avait, à diverses reprises, longuement exposé devant les Chambres son projet de supprimer les premières classes et il avait reçu des encouragements formels sans qu'aucune voix discordante se fût fait entendre. Et plus tard, lorsque la réforme annoncée eut été réalisée et mise en pratique, votre Commission en félicita chaudement le Ministre sans rencontrer de contradiction, si ce n'est, pensons-nous, de la part de notre ancien collègue M. Magis.

Voici comment s'exprimait votre rapporteur du Budget en 1898 :

« La majorité de la Commission applaudit à la réforme introduite dans notre exploitation des chemins de fer par la suppression des premières

classes. Déjà en 1896 votre Commission préconisait cette réforme ; elle est heureuse de constater que c'est aujourd'hui un fait accompli.

» Les explications fournies au Sénat par l'honorable Ministre des Chemins de fer à l'honorable M. Magis, dans la séance du 5 avril 1898, ont satisfait l'assemblée entière..... »

Dans le même travail, votre rapporteur parlait également de la convention intervenue avec la Compagnie des Wagons-Lits :

« En ce qui concerne la convention faite par l'honorable Ministre des Chemins de fer avec la Compagnie des Wagons-Lits, relativement à la circulation éventuelle de 200 voitures de luxe de première classe, la combinaison peut paraître surtout utile à votre Commission par cette considération qu'aucun capital ne doit être immobilisé par l'État, et que si le trafic n'avait pas répondu à l'attente, l'État belge aurait pu difficilement trouver emploi de ce matériel de façon avantageuse, tandis que la Compagnie des Wagons-Lits pouvait les utiliser sur les lignes étrangères. »

Et la Commission ne formulait qu'une seule réserve : le regret que le Ministre n'eut pas imposé à la Compagnie l'obligation de commander son matériel en Belgique.

L'expérience, il faut le reconnaître, ne répondit pas à ces éloges et à ces approbations ; la pratique démontra que l'on avait commis une double faute, mais une faute commune au Parlement et au Ministre ; il convenait de la faire loyalement observer dans l'intérêt de la justice et de la vérité.

L'honorable M. Liebaert a eu raison de se préoccuper de la situation et de chercher à réparer cette faute.

D'où provient l'erreur de 1898 ?

D'après nous, d'une appréciation inexacte des faits. Depuis longtemps on constatait que les recettes des voyageurs de la troisième classe constituaient l'État en bénéfice et celles de la première classe en perte ; quant à la deuxième classe, on n'en disait pas grand'chose, ce qui fait présumer qu'on estimait la recette raisonnablement rémunératrice.

A la vérité, nous avons entendu des hommes compétents contester ces affirmations et déclarer que l'on ne saurait pas établir, par des chiffres certains, le prétendu bénéfice de la troisième classe, pas plus que la perte présumée de la première classe. Votre Commission ne possède naturellement pas les éléments pour se prononcer sur ce point, et le temps très court qui lui est laissé, ne lui permet pas, chose très regrettable, de poser des questions à M. le Ministre pour s'éclairer. Mais admettons qu'il en soit réellement ainsi. Une chose au moins ne semble pas discutable : c'est que la proportion du nombre des places occupées au nombre des places offertes était très élevée pour la troisième classe et très faible pour la première classe. On a été frappé de cette circonstance et l'on a cherché les remèdes à y apporter. C'est ici, nous semble-t-il, que l'on s'est trompé.

D'abord il faut observer que, peu de temps auparavant, on avait relevé le prix des premières classes; ce n'était assurément pas le moyen d'augmenter cette clientèle et de relever la proportion, dont on se plaignait, du nombre des places occupées.

Ce qu'il fallait essayer tout d'abord, puisque les compartiments de première classe étaient insuffisamment occupés, c'était d'en diminuer le nombre et ainsi le poids mort inutilement transporté.

Au lieu de cela, on les a complètement supprimés. C'était simple et très radical, mais la mesure n'en était pas meilleure pour cela; elle rompait avec un usage très ancien, auquel le public s'était habitué depuis l'origine des chemins de fer, dont personne ne se plaignait, qui répondait d'une manière très adéquate à la situation réelle des diverses catégories de voyageurs et à la hiérarchie actuelle de notre état social. L'Administration des chemins de fer, pas plus que votre Commission, n'a à apprécier cette hiérarchie. Elle ne peut que la constater et y approprier son organisation.

Or, il est incontestable que l'on a troublé les conditions des voyages pour toute une catégorie de clients du chemin de fer, sans utilité et sans aucun profit pour les deux autres catégories.

Si l'on estime que les voyageurs de la troisième classe laissent à l'État un bénéfice excessif par rapport à celui des autres classes, que l'on rétablisse l'équilibre, désirable évidemment, soit en améliorant les compartiments, en augmentant le confortable, ou même en abaissant les tarifs, si l'on juge cette mesure équitable; rien de mieux.

Que l'on améliore également les secondes classes, comme on l'a fait, c'est très bien encore; il y a là pour ces voyageurs un avantage acquis dont il ne peut être question de les priver.

Mais, cela étant fait, quel avantage peut-il y avoir pour quiconque, et notamment pour les voyageurs des deuxième et troisième classes, à ce qu'il n'existe pas en même temps des compartiments plus confortables encore, qu'on les appelle de première classe, réservés ou voitures de luxe? Il nous semble qu'il n'y a pas à hésiter: il faut rétablir d'une manière générale cette classe de voyageurs, à la condition, bien entendu, que la taxe soit établie de manière à donner toute assurance qu'elle est largement rémunératrice.

On a donc eu tort de supprimer les premières classes, surtout dans les conditions où l'on a pris cette mesure. Indépendamment des inconvénients signalés, il était évident qu'on allait amener à la fois une diminution sensible des recettes et des dépenses considérables d'appropriation.

Quelle a été la perte sur les recettes? Nous n'avons trouvé nulle part ce chiffre, qui serait cependant bien intéressant. Quant aux dépenses, il résulte de la réponse du Gouvernement à la troisième question de la Section centrale qu'elles s'élèvent à environ 800,000 francs.

Mais ce ne sont pas les seules conséquences financières des mesures prises. L'introduction dans les trains de lourdes voitures de luxe a augmenté les frais de traction.

La Section centrale de la Chambre des Représentants a voulu s'éclairer à ce sujet (voir la quatrième question), mais le Département des Chemins de fer n'a pu donner aucun chiffre à ce sujet, parce qu'il n'est pas tenu de compte spécial à cet égard.

Aussi la Section centrale conclut-elle avec une certaine mélancolie, que partage votre Commission : « Il résulte de la réponse que nous analysons, comme de la réponse relative aux frais de traction, que l'Administration ne tenait pas d'annotations spéciales pour s'éclairer sur les résultats de l'innovation introduite dans son service. »

Tout milite donc en faveur du rétablissement des premières classes et, en réalité, sans qu'on le dise explicitement, telle est bien la portée de la réorganisation qui nous occupe.

Que lisons-nous, en effet, dans l'Exposé des motifs ?

« L'expérience poursuivie depuis deux ans, et qui semblait être dans les vœux de la Législature, a démontré qu'il serait utile :

.

» 5° De créer pour les anciens voyageurs de première classe qui ne s'accommoderaient pas du nouveau régime des compartiments réservés dans les trains dépourvus de voitures de luxe et utilisables aux mêmes conditions que celles-ci. »

Ainsi donc les trains ou bien seront pourvus de voitures de luxe formant en réalité des premières classes, ou bien, à défaut de voitures de luxe, ils auront des compartiments réservés qui joueront absolument le même rôle.

C'est donc bien, comme nous le disions, le rétablissement des premières, et cela est si vrai que le système nouveau, visé dans le 5° rappelé ci-dessus, est imaginé — l'Exposé des motifs le dit explicitement — pour donner satisfaction aux « anciens voyageurs de première classe qui ne s'accommoderaient pas du nouveau régime ».

Votre Commission approuve pleinement cette mesure. On s'était engagé dans une mauvaise voie ; le Département fait machine en arrière et répare l'erreur commise. On ne peut que l'en louer. Il conviendra seulement de veiller de très près à ce que les taxes de ces premières classes (voitures de luxe ou compartiments réservés) soient calculées de façon à ne pas constituer l'État en perte sur cette catégorie de voyageurs. Votre Commission a déjà signalé plus haut cette condition essentielle : l'Administration des Chemins de fer a le devoir de s'assurer qu'il en est bien ainsi, d'établir ses documents et statistiques de manière à pouvoir en tout temps connaître les résultats de la réforme et renseigner le Parlement.

Il nous reste à examiner les moyens proposés pour réaliser la mesure et la situation nouvelle dans laquelle se trouvera l'Administration des Chemins de fer de l'État vis-à-vis de la Compagnie des Wagons-Lits.

La question n'était pas très aisée à résoudre, le Gouvernement se trouvant lié vis-à-vis de cette Compagnie par une convention du 15 mars 1898, d'une durée de trente ans. Voici la combinaison à laquelle s'est arrêté le Département des Chemins de fer : il rachèterait immédiatement les voitures de luxe appartenant à la Compagnie ; celle-ci les louerait moyennant une annuité correspondant à l'intérêt et à l'amortissement en trente ans du matériel, et elle conserverait toutes les charges d'entretien qui lui incombent.

Deux points essentiels sont donc à examiner :

1° *Prix de rachat.* — Il a été justifié par le Gouvernement, en réponse à une question de la Section centrale de la Chambre, qui s'est déclarée satisfaite (page 3 du rapport). Le prix est de 70,122 francs par voiture ; il correspond au prix d'achat de la Compagnie, dûment vérifié, diminué de deux annuités d'amortissement.

2° *Annuité à payer par la Compagnie.* — Son calcul ne peut donner lieu à aucune difficulté. Le taux de l'intérêt est fixé à 3-5 p. c.

Mais il y a quelques autres conditions qu'il importe de signaler encore. En cas de résiliation avant la vingt-cinquième année, « la Compagnie devait recevoir une indemnité élevée dont la fixation peut donner lieu à des controverses et à des procès. » Ce sont les termes mêmes de l'Exposé des motifs.

On a évité ces inconvénients en déterminant l'indemnité de résiliation comme suit :

A. Paiement éventuel d'une indemnité de 3,000 francs par voiture en service.

Cette indemnité n'est due que si le nouveau contrat est résilié à l'expiration de la première période triennale : s'il est résilié ultérieurement, l'indemnité est réductible de 375 francs ;

B. Paiement immédiat d'une somme à forfait de 500,000 francs, remboursable par la Compagnie par annuités avec intérêts.

Ces clauses ne demandent pas d'explications. Il est à observer que la nouvelle convention est faite pour un terme expirant le 31 décembre 1928, l'État se réservant le droit de résilier tous les trois ans moyennant préavis d'un an.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'économie générale du projet soumis au Parlement et qui se traduit par une demande de crédit de 3,585,368 francs, somme qui sera remboursée à l'État en trente années, y compris les intérêts.

Votre Commission estime que la convention nouvelle constitue un notable progrès sur celle de 1898. C'était aussi l'opinion de la Section centrale de la Chambre.

Elle eût préféré que le Département des Chemins de fer pût se dégager complètement de toute attache avec la Compagnie des Wagons-Lits pour

l'organisation des places de luxe réservées ou de première classe de son service intérieur ; à défaut de pouvoir rompre le contrat primitif, il a fallu se contenter de chercher à l'améliorer.

La Commission du Sénat estime que M. le Ministre des Chemins de fer y est parvenu et elle a adopté le Projet de Loi par 3 voix et 2 abstentions.

La Chambre des Représentants l'a voté dans sa séance du 8 août 1901, par 70 voix contre 43 et 2 abstentions.

La Commission a posé au Gouvernement un certain nombre de questions auxquelles il a été répondu de manière à donner satisfaction ; la Commission prend acte de ces réponses et désire que le Gouvernement en tienne compte dans la rédaction de la convention définitive.

Le Rapporteur,
FRIS.

Le Président,
SELB.

ANNEXE

QUESTIONS.

RÉPONSES.

*Convention concernant les voitures
de luxe.*

1. — Pourquoi l'État belge qui a l'habitude de demander des cautionnements quand il traite, donne-t-il des garanties ?

1. — La Compagnie est en possession du contrat du 15 mars 1898 qui lui concède l'exploitation des voitures de luxe pendant une période de trente ans et lui assure, en cas de résiliation avant la vingt-cinquième année, une indemnité correspondant aux bénéfices qu'elle aurait pu réaliser jusqu'à cette échéance (art. 40, § 5).

En échange de l'abandon de cette clause, la Compagnie a naturellement demandé une garantie quant à la durée du nouveau contrat, et c'est ainsi que l'État propose de consentir le versement d'une somme de 500,000 francs, dont la Compagnie paiera

l'intérêt ainsi que l'amortissement. Comme le fait remarquer l'Exposé des motifs, si le nouveau contrat, résiliable tous les trois ans, subsiste jusqu'au terme définitif qui lui est assigné (1928), cette avance sera restituée intégralement au Trésor.

2. — L'annuité de 3 1/2 p. c. pendant trente ans me paraît dérisoire.

L'annuité de 3 1/2 p. c. comprend non seulement l'intérêt de la garantie de 500,000 francs et du capital de rachat des voitures, mais l'amortissement de ces deux sommes pendant la période de 1901 à 1928.

3. — Si la Compagnie des Wagons-Lits pour un motif quelconque n'exécutait pas la convention, quelles garanties l'État a-t-il que les 500,000 francs lui seront remboursés ?

Il entre bien dans les intentions du Gouvernement d'exiger de la Compagnie des dispositions financières de nature à garantir en toute éventualité le paiement des créances de l'État.

4. — Quelles garanties a-t-il quant à l'exécution de la convention par la Compagnie ?

L'État devient propriétaire du matériel et il a donc la contre-valeur du capital qu'il débourse.

D'autre part, toutes les dispositions de garantie qui figuraient dans l'ancien contrat seront reproduites dans la nouvelle convention à conclure. Il sera stipulé notamment que si l'entretien des voitures laisse à désirer pour la partie qui incombe à la Compagnie, l'État y pourvoira aux frais de la Société. De plus, on augmentera les garanties de l'État par la disposition visée au § 3.

5. — Augmentation au lieu de diminution des tarifs dans les voitures de luxe.

La diminution du tarif à acquitter en voitures de luxe a été instamment demandée par le public. On en revient à un tarif sensiblement égal aux prix de l'ancienne 1^{re} classe, et l'on peut ainsi fixer un taux uniforme pour les parcours en voitures de luxe et en compartiments réservés.