

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 3 MAI 1910.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1910.

(Voir les nos 4, 107, 166, 168, 171, 175, 189, session de 1909-1910, de la Chambre des Représentants; — 62, même session, du Sénat.)

Présents : MM. SELB, Président; BOËL, Vice-Président; J. VANDENPEE-REBOOM, BRACONIER, le Baron DE PITTEURS HIËGAERTS, Rapporteur.

MESSIEURS,

La Commission des Chemins de fer a été convoquée d'urgence le 26 avril courant pour désigner un rapporteur en remplacement de l'honorable Baron Ancion qui, à cause de son état de santé, a dû s'excuser.

Dans ces circonstances et vu la clôture prochaine de la session, il a été impossible à votre nouveau rapporteur de se livrer à une étude approfondie de toutes les matières qui peuvent être utilement agitées à propos d'un budget comme celui qui vous est soumis et, après un examen rapide du projet, il devra se borner à ne traiter que les questions qui ont été soulevées dans la Commission.

I. — EXAMEN DU BUDGET.

Le Projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1910 a été voté par la Chambre des Représentants le 29 avril.

Il se compose d'un ensemble de crédits se montant à 222,826,431 francs, soit pour les dépenses :

Ordinaires	222,601,431 francs	
Exceptionnelles	225,000 »	222,826,431
Les crédits alloués pour l'exercice 1909 s'élevaient à . .		<u>218,971,628</u>
Soit pour 1910 une augmentation de fr.		3,854,803
se décomposant comme suit :		
Dépenses ordinaires fr.		3,629,803
Dépenses exceptionnelles		<u>225,000</u>
	fr.	3,854,803

Cette somme de 3,854,803 francs ne constitue pas toute l'augmentation des dépenses ordinaires, elle exprime le solde de la différence entre les prévisions d'augmentation et de diminution des dépenses présentées d'une façon très intuitive dans les deux tableaux dressés par M. Polet dans son remarquable rapport à la Chambre.

Ces augmentations sont justifiées par l'extension toujours plus grande de notre trafic, de nos réseaux postaux, télégraphiques et téléphoniques, de notre marine, par l'Exposition de Bruxelles et enfin et surtout par l'amélioration de la situation du personnel qui prélève à lui seul dans ces augmentations une somme de 5,233,829 francs se décomposant comme suit :

Traitements et indemnités	fr.	820,861
» des facteurs		385,620
Salaires des ouvriers		4,027,348
	Fr.	<u>5,233,829</u>

Cette augmentation considérable, sur un seul exercice, témoigne suffisamment des bonnes dispositions de M. le Ministre en faveur de son personnel et de sa fidélité à sa promesse ; mais il est douteux qu'on s'en tienne là. Votre Commission vient d'en avoir la preuve.

Dans un long mémoire arrivé au Sénat à la dernière heure, les commis, dont la situation n'a pas été améliorée, réclament une modification à l'échelle de leur traitement en vue de leur tenir compte de l'examen qu'ils ont subi, des services qu'ils rendent, des améliorations accordées aux autres catégories d'agents, de la situation faite aux commis dans les autres départements et du renchérissement de la vie.

Leurs revendications comportent une augmentation de 200 francs de chacun des taux de traitement.

D'autres réclamations se sont produites ou se produiront encore sans doute qui seront dignes de l'attention de M. le Ministre.

Elles seront, je suis sûr, examinées avec le même esprit de justice sans perdre de vue toutefois qu'il serait peut-être, pour leur donner satisfaction, imprudent d'escompter une situation économique qui présente certes des signes d'amélioration notables, mais dont ne se dégage pas encore nettement l'impression d'une reprise certaine des affaires.

Une des grandes causes de diminution des dépenses provient de la réduction du prix du combustible.

Il s'élevait à la somme de :

En 1908	fr.	35,595,500
En 1909		29,786,345
En 1910		26,328,945

soit un écart pour les deux extrêmes de 9,266,555 francs et pour l'exercice 1910 comparé à celui de 1909 une diminution de 3,457,400 francs, nonobstant le relèvement du trafic et tout en tenant compte des nécessités supplémentaires occasionnées par l'Exposition de Bruxelles.

Enfin les dépenses exceptionnelles, 225,000 francs, sont justifiées par le

renouvellement des générateurs du steamer « Princesse Henriette » de la ligne Ostende-Douvres et l'acquisition d'un bateau-pilote.

L'exercice 1910 s'annonce d'une façon favorable.

L'augmentation des recettes qui, en 1909, avait été de 11,112,000 francs sur 1908, sera vraisemblablement plus élevée encore en 1910.

Nul doute aussi que l'Exposition de Bruxelles et une reprise possible des affaires ne viennent accentuer cette marche en avant secondée, du reste, par la bonne direction imprimée à tous les services, par les sacrifices qui ont été faits en vue d'une exploitation plus intensive et par le dévouement, la discipline d'un personnel qui a confiance dans son chef et lui sera reconnaissant d'avoir créé un tribunal d'appel auquel il peut désormais recourir s'il se croit lésé.

Enfin, qu'il me soit permis de me faire ici l'écho d'un vœu formulé par plusieurs membres de cette vaste famille des chemins de fer, c'est de voir accorder annuellement deux ou trois coupons de service aux porteurs de la Décoration civique.

Leur nombre n'est pas grand, puisqu'il faut 35 ans de bons et loyaux services pour obtenir cette haute distinction, qui n'est peut-être nulle part plus ambitionnée qu'au chemin de fer où elle est surtout la marque du courage et du dévouement.

DISCUSSION EN COMMISSION.

Bois de Jarrah.

L'administration de la traction a admis à l'adjudication en 1910, en concurrence avec le chêne du pays, le bois de Jarrah, originaire d'Australie.

La Compagnie anglaise Millars Karri C^y, a le monopole de ce bois; elle est représentée en Belgique par une seule personne, résidant à Anvers, qui a soumissionné, en février dernier, 3 lots à un prix inférieur de 8 p. c. au prix demandé pour le chêne du pays.

Or, il est prouvé, par les expériences qui ont été faites, que le Jarrah est inférieur au chêne du pays, en ce qu'il fend facilement, que son travail est excessivement difficile pour l'outillage, qu'il est cassant, ce qui fait dire qu'il est au chêne ce que la fonte est au fer.

Dans ces conditions, un membre s'étonne de ce que l'administration des chemins de fer l'admette en concurrence avec le chêne du pays, au grand préjudice de nos domaines forestiers nationaux et communaux dont les produits baissent déjà de valeur, au point que l'Etat a dû céder en 1908, sans majoration de prix, des coupes qu'il n'avait pu exploiter en 1907.

Le même fait se constate chez les particuliers et cette situation ne fera qu'empirer à la suite des nouvelles taxes douanières votées par la France.

La Commission prie M. le Ministre des Chemins de fer de vouloir bien examiner la question avec toute la bienveillance que comportent,

surtout pour certaines provinces, les grands intérêts du boisement si intimement liés à notre sol, au climat et à la prospérité publique.

Trains Renard.

Malgré le développement considérable des chemins de fer vicinaux (4,000 kilomètres), il reste encore beaucoup de localités qui ne sont pas desservies par une voie ferrée et ne le seront peut-être jamais parce qu'elles ne se trouvent pas dans les conditions requises pour offrir une exploitation rémunératrice.

Faut-il laisser ces régions déshéritées réduites au moyen de communication primitif de la voiture attelée ou de la malle-poste. ou bien ne peut-on pas les tirer de leur isolement par l'utilisation économique des routes au moyen d'un train routier permettant de transporter dans plusieurs voitures et à peu de frais, par des rampes inaccessibles aux vicinaux, voyageurs et marchandises, sans encourir les défauts reconnus aux trains routiers mis en circulation jusqu'ici.

Les trains Renard semblent avoir résolu ce problème comme on est autorisé à le croire par les applications nombreuses qui en ont été faites en France, à l'étranger et même en Belgique, à Anvers, par la Maison Deroubaix, Oedenkoven et C^{ie}.

Depuis 1907, ces trains ont attiré notre attention. Ils trouveraient peut-être une heureuse utilisation dans le Luxembourg, où, à cause de leurs qualités spéciales, ils apparaissent comme les extrémités naturelles des chemins de fer vicinaux.

Votre Commission n'hésite pas à solliciter, de la part de M. le Ministre des Chemins de fer, un examen sérieux du dossier qui lui a été communiqué par son rapporteur.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Le service des Postes n'a donné lieu à aucune observation ; il continue à servir le public à son entière satisfaction.

Il en est de même des télégraphes.

Dans les campagnes, cependant, on désirerait voir étendre la distance kilométrique au delà de laquelle on doit payer le porteur d'une dépêche.

On objecte que sous ce rapport les villes jouissent d'un véritable privilège, grâce aux multiples bureaux télégraphiques qui permettent partout la remise gratuite des télégrammes à destination.

TÉLÉPHONE.

La revision du tarif téléphonique est à l'ordre du jour de l'opinion publique ; elle ne pouvait échapper à la sollicitude de votre Commission, qui a chargé son rapporteur d'en faire un examen aussi sérieux que le temps le lui permettait.

Voici les conclusions auxquelles il est arrivé.

Le tarif forfaitaire encore appliqué partout en Belgique est une institution du passé, admissible dans les premiers temps du téléphone, où l'on ne pouvait considérer que le poste de l'abonné comme unité de taxation.

Le forfait, avec son annuité fixe donnant droit à un nombre illimité d'appels ou de conversations, n'est plus en rapport avec les nécessités de l'exploitation actuelle, avec l'obligation de répandre largement l'usage du téléphone en le mettant à la portée de ceux qui peuvent en tirer avantage ou profit dans tous les rangs de la population, sans avoir à déboursier un prix supérieur à celui du service rendu.

Sous ce rapport, le régime forfaitaire favorise outre mesure les gros usagers au détriment des petits ; il se prête à de nombreux abus en obligeant l'Administration à donner cours aux demandes non seulement des titulaires d'abonnement, mais encore et surtout, peut-on dire, dans beaucoup de cas, à celles de personnes non abonnées, et cela à titre absolument gratuit.

C'est ce que l'on peut constater à chaque instant chez les particuliers, comme dans les grands magasins, les hôtels, les cafés, partout enfin où le téléphone est à la disposition de tout le monde.

Puisque un coup de téléphone ne coûte rien, on en use, même pour des futilités, et c'est l'Etat qui en supporte les frais.

Une tarification plus logique et plus équitable doit considérer la conversation comme une unité de vente analogue à l'hectolitre, au mètre cube, au kilowatt, pour l'eau, le gaz ou l'électricité, avec cette réserve que l'abonné soit en outre tenu à acquitter un droit fixe destiné à couvrir les charges assumées par l'exploitant du chef des installations, y compris les intérêts et amortissements du capital de premier établissement, que cet abonné, du reste, se serve ou non des communications.

La seconde partie de la redevance à payer serait proportionnelle à l'usage, c'est-à-dire constituée par une taxe appliquée à chaque appel suivi de conversation.

En résumé, une partie fixe réduite aux nécessités ci-dessus spécifiées (charges du chef des installations, intérêts et amortissements) et une taxe par appel suivi de conversation, tel serait le tarif.

On ne peut, Messieurs, concevoir un système plus équitable, plus conforme aux divers besoins ou facilités de toutes les catégories d'usagers et par là même plus capable de provoquer l'accession au téléphone de la masse de la population, tant dans les grandes villes que dans les communes rurales, tout en procurant à l'exploitant, l'Etat dans l'espèce, la rémunération légitime des services qui lui sont réclamés.

Le système que nous préconisons s'appelle le *système mesuré* par opposition au système forfaitaire.

Appliqué d'abord dans les grands réseaux des Etats-Unis, le système mesuré s'est étendu en Angleterre, en Allemagne, en Suisse, en Autriche, avec des modalités différentes toutefois.

C'est le régime qui paraît devoir s'imposer partout, un peu plus tôt, un peu plus tard.

On lui a objecté, il est vrai, la complication résultant du comptage des conversations et les inexactitudes possibles de ce comptage.

Eh bien, Messieurs, ces inconvénients n'ont pas arrêté deux puissantes Compagnies, la New-York Téléphone C^o et la National Téléphone C^o, de Londres, dont les abonnés se chiffrent par centaines de mille.

Déarrassée des appels et des mises en communications parasites, grâce à la taxe, l'opératrice du bureau central gagne le temps nécessaire à la préparation des bordereaux de conversations à payer par les abonnés.

D'ailleurs, on dispose aujourd'hui — et on va en faire l'essai ici — de compteurs électro-mécaniques, d'une sûreté de fonctionnement plus grande que celle des compteurs de l'eau, du gaz ou de l'électricité et après une expérience de six années faite par la New York Telephone, le nombre des enregistrements douteux ne s'est élevé qu'à 1/10 pour cent pour tous les compteurs en service et le nombre des cas où il fut reconnu nécessaire de corriger l'enregistrement n'atteignit pas 1/50 pour cent.

Il est reconnu universellement aujourd'hui que le coût annuel par abonné est plus élevé dans les grands réseaux que dans les petits, à raison de la complication beaucoup plus grande des installations dans les premiers, où la promptitude des mises en communication exige l'emploi des appareils centraux les plus perfectionnés, c'est-à-dire les plus coûteux. Il n'est donc ni rationnel, ni équitable de préconiser l'unification des tarifs dans tous les réseaux d'un même pays ; cela reviendrait à surtaxer les abonnés des petits réseaux au profit de ceux des grands centres et, par conséquent, à établir des taxes vraiment prohibitives pour les villes de second rang et les communes rurales, ce qui serait contraire non seulement à l'intérêt de ces localités, mais encore à celui des grandes villes, puisque les unes et les autres doivent désirer l'intercommunication générale organisée le plus complètement possible dans toutes les parties du pays.

Enfin, la division du territoire en groupes téléphoniques a soulevé d'assez nombreuses critiques. Il nous paraîtrait désirable que l'honorable Ministre des Chemins de fer trouvât le moyen de substituer au régime interurbain actuel, basé sur la taxe uniforme de 1 franc, le principe plus juste d'une tarification proportionnelle à la distance, comme cela se fait déjà dans le service téléphonique international.

Qu'il me soit permis, avant de terminer, de remercier ici M. le Ministre des Chemins de fer de sa gracieuse autorisation de visiter la belle installation du bureau central téléphonique de Bruxelles et de rendre hommage aux membres de l'Administration qui m'ont accompagné. Je les félicite tout particulièrement de la bonne tenue des deux cents opératrices que j'ai vues à l'œuvre, animées du seul désir de répondre à la devise qui orne leur salle :

« Célérité — Patience — Politesse — Discrétion. »

La Chambre des Représentants a adopté le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes par 74 voix contre 45 et 2 abstentions.

Votre Commission vous en propose l'adoption à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,
B^{on} A. DE PITTEURS HIÉGAERTS.

Le Président,
OCTAVE SELB.

SENAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1909-1910.

ANNEXE

AU

Rapport du Budget des Chemins de fer concernant les avantages des Trains Renard.

TRAINS RENARD.

Propulsion continue. — La voiture de tête n'est pas un tracteur : c'est une usine mobile de force motrice qu'on peut placer au milieu ou à la queue du train ; elle communique à chaque voiture l'énergie nécessaire pour sa translation et n'est pas plus lourde qu'une autre voiture.

La force motrice, engendrée par le moteur, est distribuée à toutes les voitures du train et chacune d'elles, sans posséder de moteur, devient motrice au même titre que la première.

Chaque voiture se propulse donc d'elle-même comme une auto isolée.

— Freinage continu comme au chemin de fer.

— Tournant correct. Chaque voiture roule en suivant rigoureusement la même trajectoire que la précédente. Pas de ripage par conséquent, chaque voiture roulant sur ses roues et pour son propre compte.

Cet avantage est dû à la propulsion continue et à une disposition spéciale des longueurs des éléments de jonction des voitures entre elles. Le train Renard peut tourner dans un rayon de courbure de 5 mètres.

— Marche arrière. Se fait aussi bien qu'en avant, sans déplacer le locomoteur ; le tournant aussi correct en arrière qu'en avant. En cas d'erreur de route, de remisage difficile ou insuffisant, de manœuvres à quai, de manutention de marchandises, le mécanicien commande son mécanisme en sens de marche arrière et le train recule autant qu'on veut, comme les locomotives.

— Trois essieux, six roues à toutes les voitures, d'où châssis plus long et caisse ou carrosserie plus spacieuse, d'une capacité plus grande, répartition et division du poids sur plus de roues, diminution de leur pression sur le

sol et suppression totale de la dégradation des routes. La réversibilité de marche des voitures fait qu'on peut les atteler indifféremment par l'avant ou l'arrière, d'où simplification des manœuvres.

Les voitures à six roues tournent dans un rayon plus petit que les voitures à quatre roues malgré leur longueur plus grande, puisque la distance qui sépare l'essieu-milieu, moteur de chaque essieu directeur, est plus court.

Les châssis des voitures remorquées destinés à recevoir la carrosserie de voyageurs ou de marchandises fragiles sont suspendus sur trois essieux conjugués par un système spécial de ressorts et de balancier (suspension compensée) ; chacun des essieux peut se déplacer librement dans le sens vertical au passage d'un obstacle sans transmettre ni tangage ni roulis au châssis, qui se déplace toujours parallèlement à lui-même d'une quantité maxima égale à la moitié de l'obstacle franchi. — Pas de trépidation quoique roues sans pneumatiques, d'où économie. — Malgré les dénivellations de la route, les roues restent toujours en contact avec le sol sans bondissement du châssis. Economie importante de personnel, un seul homme suffisant à conduire le train, quel que soit le nombre des voitures.

Avantage sur les chemins de fer. — Pas de voies ferrées, dépenses de structure et d'entretien supprimées, pas de surveillance ; un train de chemins de fer doit suivre la voie ferrée, le tracé donc a une grande importance et peut compromettre l'avenir industriel d'une région.

Les voyageurs et marchandises ne sont pas toujours sur le bord de la voie ferrée ; il faut les y amener.

Les Trains Renard suivent les routes et les chemins tels qu'ils sont, sans frais de construction à engager, et le premier établissement se borne à quelques locaux pour bureaux, remises, atelier et acquisition du matériel roulant.

Le choix du tracé, pouvant toujours être modifié, n'a qu'une importance secondaire et pourra toujours satisfaire les exigences locales, fallut-il même s'écarter de l'itinéraire habituel pour chercher les voyageurs et les marchandises où ils se trouvent un jour de foire ou de marché, et modifier temporairement le parcours.

Les voitures-remorque pleines de marchandises peuvent être livrées à domicile, à la ferme, à l'usine, etc., qui les attend. Ces voitures déchargées peuvent être rechargées dans ces usines, ce qui évite aux exploitants des frais de transport, d'entretien, de chevaux, et les marchandises en profitent en évitant des transbordements.

Une des propriétés du Train Renard est donc la souplesse de leur service, qui permet d'exploiter pendant une saison une ligne fréquentée momentanément et improductive le reste de l'année, et d'utiliser ailleurs le même matériel pendant une autre saison. Si l'expérience prouve qu'une exploitation dans une direction n'est pas assez rémunératrice, on quitte la région sans y rien laisser que quelques bâtiments et on va ailleurs où on peut espérer un résultat meilleur.

Le Train Renard semble donc réaliser le problème des transports les plus économiques sur route.

Avec eux aucune région, si montagneuse soit-elle, ne peut plus ne pas

être mise en valeur et rattachée aux grandes lignes de transport par voie ferrée ou de navigation. Quelles conséquences économiques à en résulter !

— Vitesse maxima de 20 à 22 kilomètres à l'heure ; ne faisant pas concurrence au chemin de fer ; au contraire, il sera son actif collaborateur en lui amenant le trafic qu'il ira chercher sur place, où l'autre ne peut pas aller.

Il y a souvent incertitude sur le trafic probable et sur le rendement financier d'une ligne ferrée ; de là des hésitations à cause du capital et utilité des trains Renard, qui, avec un capital restreint, rendront le grand service de renseigner en peu de temps sur l'importance du trafic qu'on ignorait, et ils arriveront souvent à créer ce trafic et permettront ensuite l'établissement à coup sûr d'une voie ferrée. C'est donc un instrument de sondage du trafic d'une région et un créateur de trafic.

Très utiles pour les transports militaires : vivres, matériel, blessés, troupes, etc. Voir le rapport du général Langlois, *Temps* du 7 février 1906, qui dit que pour le ravitaillement des armées modernes, il faut renoncer aux convois de voitures attelées, mais qu'il convient de développer par de puissants encouragements les moyens de transport de poids lourds par voitures automobiles, particulièrement les Trains Renard, afin de trouver, en cas de mobilisation, toutes les ressources nécessaires.

Un Train Renard transportant les mêmes charges que les véhicules militaires pour le service de l'intendance n'occupera que 1 kilomètre de route contre 8 1/2 kilomètres par les moyens actuels, d'où évitement des encombrements.

En ce qui concerne la vitesse, les voitures militaires font 4^k,800 à l'heure, tandis que le Train Renard fait une moyenne de 10 à 12 kilomètres en pleine charge sur n'importe quelle route. Enfin l'emploi des Trains Renard restituerait à l'armée les chevaux et les hommes occupés à ses services d'arrière et l'ennemi, qui arrête les chemins de fer en faisant sauter les voies, ne pourrait arrêter les Trains Renard.

Aux manœuvres de septembre 1907, les services de l'état-major de la guerre ont demandé trois Trains Renard, dont la mission devait être d'assurer exclusivement le ravitaillement du 7^e corps d'armée. Un certificat très élogieux du général-directeur des manœuvres de Lacroix constate que les Trains Renard ont assuré exactement tout le service qui leur a été imposé par le commandement et que ce service a excédé de beaucoup, comme importance et difficultés, le programme primitif que la Société des Trains Renard s'était engagée à remplir.

Le Locomoteur-porteur Renard peut s'équiper en omnibus à voyageurs de 32 places, avec tous les avantages du locomoteur de train léger, ou en camion pouvant transporter 5,000 kilogrammes de charge utile.

Economie considérable. Le coût de la tonne kilométrique est de 0,0625, avec un grand maximum de 0,09 à 0,12 suivant les pentes et avec l'emploi du moteur à explosion ; il diminue avec les combustibles économiques : pétrole, lampe, huiles lourdes, coke, etc.

Il semble qu'en raison du capital très réduit des exploitations par Train Renard, en raison de la facilité qu'a le train de modifier son itinéraire, de créer des embranchements destinés au sondage et au drainage du trafic vers la ligne principale, d'abandonner même une ligne inexploitable, il ne peut y avoir de Train Renard qui ne soit rémunérateur.

(4)

Très pratique dans les colonies.

Vitesse en palier. — Train voyageurs sur bonnes routes, max. 22 k. à l'h.

Id. marchandises, 15 k.

Consommation en chiffres moyens :

	Litres.	
Essence de pétrole	0.350 à 0.400	par cheval-heure.
Huile lourde	0.550 à 0.600	»
	Kilos.	
Coke	1.400	»

Le prix de revient de la tonne kilométrique en combustible varie suivant la nature de la route parcourue, le genre d'exploitation, la nature et le prix d'achat du combustible employé. Sur un terrain moyennement accidenté, fr. 0-02 à fr. 0-05.

Prix de revient total du train kilométrique, c'est-à-dire la consommation du combustible et les frais généraux de toutes sortes intéressant une exploitation, y compris intérêts du capital et amortissement du matériel de 1 franc à fr. 1-25 ; il peut arriver à fr. 1-50 dans le cas de train très lourd et peu rapide, ou si le parcours quotidien est faible.

Prix de revient de la tonne kilométrique utile (c'est-à-dire ne comprenant que le poids de la marchandise transportée), un train capable de porter 20 tonnes utiles, dont le prix de revient kilométrique est de fr. 1-25, donnera $\frac{1-25}{20} = \text{fr. } 0.625$.

B^{on} A. DE PITTEURS HIÉGAERTS.