

DOCUMENTOS

Sobre el arrendamiento de los Ferrocarriles de Chile

Bruxelles, le 7 Janvier 1914

Monsieur Santiago Marin Vicuña.

Santiago.

Cher collègue et ami:

J'ai bien reçu votre lettre du 26 Novembre et j'ai lu l'intéressant discours que vous avez prononcé à l'Institut des Ingénieurs, sur la question des chemins de fer au Chili, question qui préoccupe votre gouvernement à juste titre. Les autres documents que signale votre lettre ne me sont pas parvenus jusqu'à ce jour et je le regrette d'autant plus que j'y aurais trouvé les mesures proposée par la Commission des chemins de fer pour ramener l'ordre et l'économie dans l'exploitation du réseau de l'Etat.

Vous voulez bien me demander mon opinion sur ce grave problème et vous prévoyez que ma réponse sera: l'affermage. C'est en effet la solution que j'ai préconisée à votre Ministre à Bruxelles qui se préoccupe de la crise des chemins de fer chiliens.

Pourquoi l'affermage? parce que c'est le moyen le seul peut-être—de changer l'esprit de l'administration qui préside à l'exploitation, d'en écarter la politique et les intérêts privés. Il est universellement admis que l'Etat est le pire des industriels; et ne doit exploiter directement que les services qui ne peuvent, sans inconvénient grave, être confiés à les entrepreneurs privés. Les transports par rails ne sont pas de cette espèce, puisqu'ils sont, dans presque tous les pays, entre les mains de sociétés anonymes: les uns (en Angleterre) sont concédés à perpétuité; d'autres sont concédés à terme; d'autres enfin sont affermés simplement.

Sans doute en Belgique, en Italie, en Suisse, le gouvernement a racheté tout ou partie du réseau national, parce que la défense du pays, les relations internationales ont imposé la mesure pour certaines lignes et l'engouement a suivi. Une influence

nouvelle a surgi en faveur du monopole étatique, le socialisme collectiviste et c'est peut être le plus grand danger de ce nouveau parti politique.

Vous me dites que l'idée d'affermage rencontre une grande opposition et il ne peut en être autrement; parce que toute innovation dont le public n'apprécie par la portée est généralement mal accueillie; parce que trop de personnes ont intérêt à ce que l'exploitation fiscale soit maintenue et sans doute ces favorisés bénéficiaires invoquent d'imaginaires épouvantails contre l'affermage; parce que aussi le public chilien ne connaît pas ou connaît mal l'exploitation par Société privée. Les lignes d'Arauco et de Copiapó ne peuvent en effet servir de type, puisque ce sont des chemins de fer industriels, construits et exploités par des Sociétés minières, peu préoccupées des convenances du public. Tout au contraire une Société exclusivement exploitante a pour principal souci de satisfaire sa clientèle de rechercher de nouveaux transports le service commercial devient pour ces sociétés une division importante de l'organisation générale.

Il serait trop long de répondre à toutes les objections que la presse chilienne notamment a faites à l'affermage. Le fait que la grande majorité des chemins de fer du monde entier—la presque totalité—est encore exploitées par des Sociétés prouve d'une façon lumineuse que le système donne toute satisfaction aux gouvernements et au public. Bien plus là où, comme en Belgique, l'Etat reprend les lignes concédées, de très nombreux industriels, hommes politiques et techniciens regrettent l'ancien régime et pensent qu'on reviendra à l'affermage, malgré les collectivistes. Les contrats de concession, cela va sans dire, réservent le contrôle du Fisc et le droit suprême de l'Etat sur les tarifs, sur l'organisation sur l'entretien et tout ce qui concerne la sécurité et la régularité des trains. Au sur plus vous vous appliquez depuis des années à l'étude des chemins de fer et vous connaissez certainement la régime des concessions. Je crois avoir laissé à l'Université de Santiago un certain nombre de conventions appliquées en Belgique.

Je pourrais ajouter que l'affermage n'exclut pas la participation du Fisc aux bénéfices de l'exploitation après juste rémunération du capital du fermier. Et notez que le bénéfice n'implique pas des tarifs plus élevés: j'estime qu'en appliquant les mêmes taxes, une Société peut réaliser des boni alors que la régie fiscale solde en perte, ce qui est une hérésie économique. Les transports représentent un service rendu et les bénéficiaires doivent payer tout le coût du service. d'autant plus que tous les citoyens ne sont pas également favorisés par les chemins, alors que tous ont contribué à les construire et qu'ils supportent les pertes éventuelles. J'admettrais la thèse que les chemins de fer doivent être exploités sans bénéfice, mais à la condition d'ajouter: *et sans perte*. Or il y a perte lorsque la recette ne couvre pas la dépense et en plus l'intérêt du capital dépensé dans la construction et l'armement. Je laisse de côté à la rigueur le coefficient *amortissement*, étant entendu que l'entretien et la réfection des voies et du matériel assurent la conservation du capital. Agir autrement serait commettre une injustice en favorisant une partie de la nation au détriment de l'autre car

l'intérêt des emprunts-chemins de fer sont payés annuellement par le fisc, c'est à-dire par tous les contribuables.

Vous me demandez aussi quel est, dans l'hypothèse de l'exploitation par l'Etat, le meilleur système d'administration, celui qui a été appliqué avant 1906 ou celui qui régit actuellement au Chili. Je ne possède pas la loi de 1884, dont je me rappelle incomplètement les dispositifs, et je ne connais pas autrement la loi de 1906 que la suppression des Conseillers. Je ne puis donc faire la comparaison des deux régimes ni émettre une opinion raisonnée sur leurs valeurs relatives. J'estime que le réseau doit être divisé en sections ayant chacune un directeur et au dessus de ceux-ci le Directeur Général. En Belgique ce dernier est assisté d'un Conseil d'administration dont les membres sont fonctionnaires, rétribués par conséquent et frappés des incompatibilités politiques inhérentes aux fonctionnaires, attachés d'une façon permanente à l'administration et soumis au régime des employés. Presque tous les conseillers sont choisis parmi les directeurs de sections les plus méritants. Cette organisation me paraît bonne.

Vous serez renseigné à cet égard d'une façon très-compléter par M. Valdes Ovalle (?) actuellement en mission en Europe et à la veille de retourner au Chili amplement documenté sur l'organisation de nos chemins de fer.

Je termine cette trop longue communication et je vous prie de croire, cher Monsieur, à mes sentiments dévoués et affectueux.

L. COUSIN.

Je n'ai rien dit des dépenses à faire, parce que vous en reconnaissez vous-même la nécessité. L'affermage ne se justifie qu'en vue de réaliser une exploitation économique et celle-ci présuppose les voies très-stables, le matériel suffisant et en parfait état, les gares et les ateliers conformes aux derniers progrès.

L. C.

Bruxelles, le 9 Mars 1913.

Monsieur Santiago Marin Vicuña

Santiago.

Cher Collègue et ami,

J'ai bien reçu votre lettre du 5 Février et l'article de M. Mathieu publié par *Le Mercurio*. J'ai lu avec un réel plaisir «la crisis ferrocarrilera» non seulement pour la forme, qui ferait envie à un maître littérateur, mais pour le fond. L'auteur mérite les félicitations des vrais patriotes chiliens. Il a compris que la crise des chemins de fer demande des réformes radicales: modifier leur administration, compléter les règlements ne serait que des palliatifs dont on ne peut espérer un résultat sérieux. Monsieur Mathieu a eu le courage de l'écrire en signalant les vices de l'organisation pré-

sente, ou risque de nuire à sa popularité. Ancien ministre et homme d'état, sa voix sera peut-être écoutée.

J'ai lu avec intérêt et satisfaction votre livre sur les chemins de fer chiliens qui, comme vous le dites dans la préface, a été provoqué par un concours dû à mon initiative lorsque j'étais au l'Université. La première ébauche qui remonte à 16 ou 17 ans, a été considérablement perfectionnée et forme aujourd'hui un tout bien complet et bien intéressant. Je vous renouvelle mes félicitations avec l'espoir que de nouvelles éditions verront le jour et que de la naîtra quelque jour une revue périodique de vos chemins de fer.

En lisant le volume j'annotais quelques observations les unes pour ma documentation, les autres pour vous être communiquées—lorsque je reçus votre lettre me signalant la p. 99 que j'avais déjà pointée moi-même. A cet endroit et vous le répétez p. 185 et 189—vous admettez que le Fisc peut ne pas recouvrer l'intérêt du capital engagé dans la construction et se contenter de l'amortissement. Avec M. de Freycinet vous escomptez, en place de l'intérêt, le profit indirect que retire l'Etat de l'augmentation de la richesse du pays. C'est là un facteur qui atténue le taux de l'intérêt mais qui ne peut le compenser. Son influence doit être bien minime au Chili ou les impôts existent à peine.

Je crois donc plus rationnel de demander à l'exploitant des chemins de fer la couverture de l'intérêt des capitaux engagés. L'Etat s'est procuré ces capitaux par l'emprunt; il est juste que ceux qui profitent du chemin de fer supportent les charges de l'emprunt. Quant à l'amortissement il durait également grever les tarifs, mais on peut soutenir à la rigueur que moyennant un bon entretien les lignes et l'outillage auront une durée indéfinie.

Au cours de ma lecture j'ai relevé quelques corrections que je vous signale pour la future édition:

p. 18.—Vous donnez aux chemins de fer particuliers un développement de 3 184 km. et à la page 25 3 253 km.

p. 24.—La *trocha* est de 1 m 43 et p. 25 — 1 m 44.

p. 92.—Les valeurs inscrites au tableau ne sont pas conformes à votre formule

$$f = ad \left(1 - \frac{d}{3\,000} \right)$$

Indépendamment de la taxe minimum il doit y avoir une constante.

p. 94.—Les *normas* 1.^a, 2.^a, 3.^a son invertées. L'exposition est insuffisante et le tableau pour la taxe des bagages ne répond pas à la formule.

p. 95.—Vous indiquez un recargo de 50% en express et 100% en train de lux, avec vous 3 catégories de trains voyageurs? Il faut sans doute voiture de luxe au bien de train de luxe.

Par contre, je trouve très justes les raisons développées à la p. 89 contre l'exploitation par l'Etat. De même dans les pays neufs—il en a été ainsi à l'origine des

chemins de fer en Europe—l'état constructeur est une nécessité; mais cela n'est plus vrai de l'état exploitant (p. 90).

Votre observation p. 165 sur l'absence de statistique des ch. fer particuliers et sur le manque d'uniformité pour le réseau fiscal est absolument juste; une étude générale et complète est pour ainsi dire impossible.

Vous me demandez à la fin de votre lettre si mon groupe serait encore disposé à entreprendre l'exploitation du réseau fiscal au Chili; je réponds affirmativement, les bases restant celles que j'ai indiquées à votre Ministre à Bruxelles et que *Le Mercurio* a reproduites et dont les grandes lignes sont:

1.º Un intérêt modéré garanti aux sommes à investir pour mettre les lignes, le matériel et les dépendances en état de permettre une exploitation économique.

2.º Les premiers bénéfices étant acquis à la société pour compléter le premier intérêt insuffisant à rémunérer une entreprise industrielle.

3.º Le surplus du bénéfice étant partagé entre le Fisc et la société dans une proportion à déterminer. L'état pourrait appliquer cette part à abaisser les tarifs si cela lui convenait.

4.º Le contrat aurait une durée assez longue pour que la société puisse jouir largement de son travail et des améliorations qu'elle apporterait. Si l'état voulait se réserver la faculté de reprendre l'exploitation en régie il aurait à bonifier une prime dont l'importance varierait avec l'époque de la reprise.

Je vous réitère, mon cher collègue et ami, l'assurance de mes sentiments dévoués.

L. COUSIN.

Nota pasada por el señor Victor Pretot Freire al Ministro de Instrucción Pública

Paris, Octubre 31 de 1913.

Señor Ministro:

En Messidor, año III de la República Una e Indivisible (Año 1795 de nuestra era, el mismo que vió nacer en Francia el maravilloso sistema métrico decimal), el «Comité de Salut Public», recibió del distinguido mineralojista, ciudadano Coquebert, un extenso informe que, examinado por Carnot, el químico Fourcroi, el jurisconsulto Thuriot i otros hombres eminentes de la época, dió lugar a la fundacion, en aquel año, del *Journal des Mines*. Esta publicacion tenia por objeto de consignar, para uso de los ingenieros de minas, todo aquello que pudiera interesarles sobre jeolojía, metalurgia, docimasia, maquinaria, el laboreo de las minas i otros ramos, por entónces rudimentarios de la explotacion minera.

Le Journal des Mines, primera serie, corre desde el año 1795 hasta 1815 inclu-

sive i comprende, con el índice correspondiente, 39 tomos; se estiende hasta 1826 (22 tomos mas), tomando desde 1816, el título de *Annales des Mines* i publicándose en tamaño mayor que se conservará hasta el presente.

Durante el año 1831, los *Annales* no se publicaron a causa, sin duda, del estado revuelto en que se hallaba el país.

La planilla adjunta consigna por separado, las diversas series de esta publicacion, desde su orijen hasta nuestros dias e indica los años a que corresponden; el número de tomos con el índice respectivo de cada una de ellas, así como el total de 342 tomos de que se compone la coleccion completa hasta el año de 1912 inclusive.

Esta es la obra que tengo el gusto de enviar a US. por conducto de los señores Pretot, Fontaine i C.^a, de Valparaiso, rogándole se sirva aceptarla como un obsequio a nuestra Biblioteca Nacional; i confiando en que no será obstáculo para la aceptacion de US, el deseo que me permito espresar aquí formalmente, de que pase a la Biblioteca de la Escuela Especial de Minas de Santiago, mi ciudad natal, el dia en que la fundacion de dicho establecimiento se haya hecho indispensable.

Años de perseverantes diligencias he necesitado para conseguir, gracias a una feliz casualidad, la coleccion completa de una obra monumental que constituye actualmente el órgano autorizado de la famosa Escuela Nacional de Minas de Paris; que houra i pone de manifesto el jenio de la gran República latina i que prestará, no lo dudo, señalados servicios a los hombres que, en nuestra querida patria, se dediquen al importantísimo ramo de la Minería.

Los tomos de la primera serie, titulados *Journal des Mines* de esta coleccion, tienen el mérito de haber pertenecido a Saussure, el célebre físico naturalista jinebrés, como lo atestigua el sello que cada libro lleva en su carátula. Puedan sus páginas inspirar a nuestra juventud estudiosa, el amor a la Ciencia, que en sumo grado, le profesó aquel sabio eminente: son los deseos mui sinceros de su obsecuente servidor.

Dios guarde a US.—(Firmado).—V. Pretot Freire.
