

(1)

(N° 196.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 11 MAI 1870.

Concession de chemins de fer (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. SAINCTELETTE.

MESSIEURS,

Par le projet de loi qu'a déposé, dans la séance du 6 mai 1870, M. le Ministre des Travaux Publics, le Gouvernement vous demande deux choses :

1^o L'approbation de deux conventions conclues par lui, le 5 mai 1870, avec la Société générale d'exploitation de chemins de fer, et ayant pour objet la concession : l'une, d'un réseau de chemins de fer à construire dans la province du Luxembourg ; l'autre, d'un chemin de fer de Jemeppe-sur-Sambre à la ligne de Namur à Givet ;

2^o L'autorisation de concéder, à des clauses et conditions à déterminer, deux lignes nouvelles, tracées toutes les deux dans la province d'Anvers, et destinées, l'une à desservir, dans le centre, de nombreux intérêts locaux, l'autre à activer les relations entre Anvers et les provinces néerlandaises de la Zélande et du Brabant septentrional.

Dans les conventions conclues, le 5 mai 1870, avec la Société générale d'exploitation, votre section centrale ne voit guères à signaler plus particulièrement à votre attention que ce qui concerne l'exploitation. Là sera, désormais, l'un des points les plus importants des contrats de concession. Car, s'il y aurait folie à préparer dans la province de Namur une situation analogue à celle que l'on détruit aujourd'hui dans la province du Hainaut, il ne faut cependant ni entraver

(1) Projet de loi, n° 186.

(2) La commission était composée de MM. VANHOMBÉECK, président, VERMEÏRE, DE MACAR, ANSIAU, DESCAMP, SAINCTELETTE et DEWANDRE.

dans l'avenir la construction des chemins de fer, même d'une utilité contestable, ni embarrasser l'État d'exploitations dont les charges seraient hors de toutes proportions avec les services rendus au public. Et il est évident aussi qu'aucune formule générale ne peut ici être de mise, et que, selon les cas, diverses combinaisons seront possibles.

La solution stipulée par l'État et acceptée par la Société générale nous paraît, dans l'espèce, fort heureusement trouvée. Elle est exprimée dans les art. 2 des conventions du 5 mai 1870.

Elle consiste en ceci. L'État se réserve la faculté de reprendre, à fin d'exploitation, les lignes qu'il concède. Cette option lui est ouverte par la mise en exploitation de ces lignes ; elle lui est laissée pendant les quinze années qui suivront cette mise en exploitation, période assez longue évidemment pour pouvoir juger de la valeur et de l'avenir d'une affaire.

Si le Gouvernement use de la faculté qui lui est réservée, la Société générale recevra, pour prix de la cession de l'exploitation, une part dans le produit brut.

Cette part sera déterminée à l'origine d'une façon bien simple. On supposera que, pendant l'année qui aura immédiatement précédé la reprise, l'exploitation avait eu lieu aux termes du contrat du 25 avril 1870, art. 44, et l'on allouera à la Société générale, d'abord une part égale à celle qui lui serait revenue par application de ces dispositions, puis, par chaque année d'exploitation par l'État, une augmentation de 500 francs par kilomètre jusqu'à ce que soit atteint, pour la part totale, le chiffre de 15,000 francs par kilomètre.

A partir de ce moment et jusqu'à l'expiration de la concession, la part de la Société générale, dans le produit brut des lignes, reste fixée au taux de 15,000 francs par kilomètre et par an. Mais, en aucun cas, la part à attribuer à la Société générale ne pourra être inférieure à la somme de 7,500 francs par kilomètre.

Voyons en quoi cette combinaison diffère de celle qu'exprime le contrat du 25 avril 1870.

Dans le contrat du 25 avril 1870, il y a cession immédiate de l'exploitation, marché ferme. Dans les conventions du 5 mai 1870, le Gouvernement s'est réservé une faculté, dont il lui est loisible d'user ou de ne pas user ; il y a donc de la part de la Société promesse de céder l'exploitation, sans que de la part de l'État il y ait promesse de reprendre.

Si le Gouvernement use de la faculté, la part de la Société générale est déterminée par application de l'art. 44 du contrat du 25 avril 1870 et par considération des résultats du dernier exercice écoulé. A cela rien que de juste, puisque, vraisemblablement, ce sont ces résultats qui auront déterminé le Gouvernement à reprendre l'exploitation.

Mais, tandis que le contrat du 25 avril 1870 laisse la Société des bassins houillers, quant à la détermination de la part dans la recette brute au-delà de 18,000 francs, soumise aux influences bonnes ou mauvaises des événements du trafic, ici il y a un forfait et la Société générale d'exploitation cède à l'État ses chances d'accroissement de revenu pour l'augmentation convenue de 500 francs par an et par kilomètre.

Dans l'opération du 25 avril, on ne peut guère prévoir l'époque précise à laquelle la part totale de la Société équivaudra à 15,000 francs par kilomètre et

par an, car ce résultat dépendra exclusivement des événements du trafic. Mais, dans l'opération du 5 mai, dès qu'il y aura reprise et que l'on connaîtra la part attribuée, pour la première année, à la société, il sera bien facile de calculer mathématiquement la date à laquelle cette part arrivera au taux de 15,000 francs par an et par kilomètre.

Dans l'opération du 25 avril 1870, la part de la Société n'est définitivement fixée à la somme de 15,000 francs que si, cinq années de suite, elle est arrivée à cette limite *maximum*. Mais, dans l'opération du 5 mai, une fois atteint, le chiffre de 15,000 francs reste invariablement fixé.

En somme, le Gouvernement, en stipulant le droit de pouvoir attendre quinze ans avant que de prendre un parti, a éloigné, plus encore que dans la première affaire, toute chance mauvaise pour l'État, mais si, toutes réflexions faites, l'État reprend l'exploitation, il le fera à des conditions un peu plus onéreuses que celles du contrat du 25 avril 1870. Cela est logique et équitable, et votre commission ne peut qu'applaudir à la combinaison.

Elle espère que, pour les chemins de fer de la province d'Anvers, la question d'exploitation ne sera pas moins bien résolue.

Le réseau et la ligne concédés à la Société générale d'exploitation par les conventions du 5 mai 1870 l'avaient été, d'abord, à d'autres personnes qu'il a fallu déchoir de leurs contrats de concession.

Le Gouvernement vous demande l'autorisation de restituer les cautionnements déposés en garantie de ces contrats. C'est ce qui s'est presque toujours fait en de semblables circonstances, et votre commission ne voit aucune raison de déroger à une tradition aussi équitable.

La commission a donc l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi du 6 mai 1870.

Le Rapporteur,

CHARLES SAINCTELETTE.

Le Président,

P. VANHUMBÉECK.
