

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 NOVEMBRE 1895.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à racheter la concession du chemin de fer
Hesbaye-Condroz.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Hesbaye-Condroz (ligne de Landen-Ciney), nommé aussi chemin de fer Liégeois-Namurois, a été concédé par la loi du 13 mai 1873 (1), qui a approuvé, moyennant certaines modifications, la convention et le cahier des charges du 1^{er} mars précédent relatifs à cette concession.

La Société concessionnaire a été chargée seulement de l'établissement du chemin de fer; l'État s'est réservé l'exploitation de celui-ci.

Pour prix des travaux qu'elle a exécutés et de la cession de l'exploitation à l'État, la Société reçoit la moitié des produits bruts de l'exploitation (art. 31 du cahier des charges de concession).

Moyennant la perception de l'autre moitié des recettes brutes, l'État s'est chargé de toutes les dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien, à la réfection, aux travaux d'extension, à la fourniture du matériel et de l'outillage de ce chemin de fer (art. 26 et suivants).

La concession, d'une durée de quatre-vingt-dix ans, a pris cours, conformément à l'article 23 du cahier des charges, le 1^{er} septembre 1877, terme fixé pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer.

L'article 3 de la convention du 1^{er} mars 1873 a réservé à l'État le droit de racheter cette concession après vingt années d'exploitation. Cet article est rédigé comme suit :

« Le Gouvernement aura la faculté, après une durée de vingt années de

» la concession, de racheter celle-ci en prévenant la Compagnie quatre
» années d'avance. Ce rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant
» chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession,
» d'une annuité égale au produit moyen des cinq années les plus produc-
» tives, prises parmi les sept dernières, et cette annuité sera majorée de
» 15 p. c. à titre de prime. »

La concession a atteint l'époque à partir de laquelle le Gouvernement peut notifier à la Compagnie concessionnaire son intention d'exercer, quatre années plus tard, le droit de rachat de la concession. Lorsque ce délai de quatre années sera écoulé, le Trésor public aura, en cas de rachat, à payer à la Société, au lieu d'une part variable de recette, une annuité fixe déterminée conformément au contrat de concession et qui s'éteindra quand le terme de celle-ci sera arrivé.

Le Gouvernement estime qu'il y a lieu de faire cette notification pour le 1^{er} janvier prochain.

Le tableau annexé au présent exposé fait connaître, par année, depuis 1878 (1), l'import des recettes brutes de la ligne concédée et le montant de la part de ces recettes payée à la Société.

Les chiffres de ce tableau accusent une progression de recettes presque ininterrompue ; les années 1885 et 1892, seules, présentent de faibles dépressions : or, l'année 1885 est une année de crise et l'année 1892 a été, pour la généralité des chemins de fer, moins favorable que sa devancière.

La comparaison des recettes brutes des années 1881 à 1894, à la recette de même nature de l'année 1880 (la troisième de l'exploitation) montre qu'il s'est produit, depuis cette dernière année, une augmentation annuelle moyenne de fr. 27,851-52, ce qui représente 0.0281767 de la recette de 1880 ; d'autre part, les recettes des cinq années 1890-94, comparées à la recette de 1889, dénotent une plus-value annuelle moyenne de 19,368-89 ou 0,014666 de cette recette.

En consultant les faits relatifs à presque toutes les autres lignes, on constate, non seulement que la progression de la recette brute ne s'arrête ni à la quinzième ni à la vingtième année, mais que, loin de décroître ou de se ralentir, elle tend le plus souvent à augmenter et à devenir plus rapide.

Le droit de rachat n'est autre chose, en réalité, dans le cas actuel où l'État exploite, que le droit d'arrêter au profit du Trésor la progression de la part de recette qu'il devrait payer à la Société si la reprise n'avait pas lieu.

Puisqu'il ne paraît pas douteux que cette progression, pour la ligne de Landen-Ciney, n'est pas arrivée à son terme, il est de l'intérêt évident de l'État d'user de la faculté qu'il s'est réservée.

Une prime de 15 p. c. doit être ajoutée, il est vrai, au produit moyen des cinq meilleures années parmi les sept dernières, mais cette prime peut être facilement compensée. Il suffit, pour qu'il en soit ainsi, d'obtenir jusqu'à la trente-cinquième année de la concession, c'est-à-dire pendant treize ans

(1) La concession a pris cours le 1^{er} septembre 1877.

après le rachat, une augmentation annuelle moyenne de produit brut égale aux 0,014101 de la moyenne de la recette des cinq années sur lesquelles l'annuité de rachat aura été calculée, ou jusqu'à la cinquantième année de la concession, soit pendant vingt-huit ans après le rachat, une plus-value annuelle moyenne de 0,008340 de la même recette, la recette brute restant alors invariable jusqu'à la fin de la concession ⁽¹⁾.

La comparaison des plus-values à obtenir avec celles réalisées jusqu'ici, et les faits que nous pouvons constater relativement à la marche des recettes sur les autres lignes, nous donnent une quasi certitude que ces augmentations se réaliseront.

Sans doute, cette hypothèse d'un accroissement annuel de recettes, à concurrence d'un chiffre précis, ne se réalisera pas ; mais, en l'absence de tout indice tendant à faire prévoir un changement dans le mouvement ascensionnel des recettes de la ligne précitée, cette hypothèse est celle qui, dans son ensemble, paraît devoir s'écarter le moins de la réalité. En supposant que l'accroissement annuel de recettes soit inférieur, à partir de l'année 1900, à ce qu'il aura été précédemment, cela ne pourrait qu'augmenter de quelques années la période pendant laquelle la somme fixe annuelle à payer par l'État, pour le rachat de la concession, excèdera celle qu'il aurait à payer à défaut de rachat.

Lorsque, par des augmentations successives réalisées pendant l'un des termes indiqués ci-dessus, et par le maintien de la recette ainsi obtenue, la prime aura été regagnée, les plus-values qui se produiront ensuite constitueront l'État en bénéfice. L'excédent des recettes nettes sur l'annuité à payer à la Compagnie restituera à l'État, en totalité ou en partie, ses pertes actuelles, les frais d'exploitation dépassant la part de recette qui lui est attribuée pour le couvrir des dits frais.

En outre, en effectuant le rachat dont il s'agit, le Gouvernement s'exonérera de la dépense, peu importante il est vrai, résultant des comptes à rendre à la Compagnie en vue du calcul de la part de recettes à remettre à celle-ci.

Le Gouvernement estime donc qu'il est utile, au point de vue de l'intérêt du trésor public, d'opérer le rachat de la concession du chemin de fer de Landen à Ciney, conformément à l'article 3 de la convention du 1^{er} mars 1873 et, à cet effet, de notifier à la Compagnie concessionnaire, pour le 1^{er} janvier prochain, qu'il usera de la faculté qu'il s'est réservée.

(1) La prime serait également compensée par une augmentation annuelle moyenne de :

0.006859 de la recette brute jusqu'à la soixante-cinquième année de la concession, soit pendant quarante-trois ans après le rachat, la recette restant alors invariable jusqu'à la fin de la concession ;

ou 0.006374 de la recette brute jusqu'à la quatre-vingtième année de la concession, soit pendant cinquante-huit ans après le rachat, la recette restant alors invariable jusqu'à la fin de la concession ;

ou 0.006294 jusqu'à la fin de la concession.

L'autorisation nécessaire pour faire cette notification vous est demandée par la loi dont le projet est ci-joint.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEÈREBOOM.

— 100 —

PROJET DE LOI.

 **Léopold II,****ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres
législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à racheter, à partir du
1^{er} janvier 1900, la concession du chemin de fer Hesbaye-
Condroz, conformément à l'article 3 de la convention du
1^{er} mars 1873 approuvée par la loi du 15 mai suivant.

Donné à Lacken, le 16 novembre 1895.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

P. DE SMET DE NAEYER.



Chemin de fer Hesbaye-Condroz.

ANNÉES.	MONTANT des recettes brutes.	IMPORT de la part de ces recettes remise à la Société concessionnaire.	Observations.
1877. . . .	—	—	La concession a pris cours le 1 ^{er} septembre 1877.
1878. . . .	792,555 68	596,176 84	
1879. . . .	945,197 48	472,598 74	
1880. . . .	988,458 82	494,229 41	
1881. . . .	1,002,547 56	501,173 78	
1882. . . .	1,005,699 44	502,849 72	
1885. . . .	1,051,806 66	525,903 55	
1884. . . .	1,061,627 96	550,815 98	
1885. . . .	1,055,854 90	516,927 45	
1886. . . .	1,069,046 62	554,525 51	
1887. . . .	1,168,290 54	584,145 27	
1888. . . .	1,257,745 24	618,871 62	
1889. . . .	1,506,980 56	655,490 28	
1890. . . .	1,555,599 72	666,799 86	
1891. . . .	1,540,511 72	670,155 86	
1892. . . .	1,512,059 46	656,029 75	
1895. . . .	1,545,487 12	672,745 56	
1894. . . .	1,495,978 18	746,989 09	