

Chambre des Représentants.

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1880.

Rachat de concessions de chemins de fer; — crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique (¹).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (²), PAR M. LE HARDY DE BEAULIEU.

MESSIEURS,

Le Gouvernement demande à la Législature des crédits à concurrence de 30,698,500 francs pour pourvoir à diverses dépenses extraordinaires énumérées dans le projet de loi qui vous est soumis. Ces crédits sont destinés aux constructions, travaux et acquisitions ci-après :

A. Bâtiments civils	fr.	950,000
B. Travaux hydrauliques		7,000,000
C. Chemins de fer		22,748,500
Total.	fr.	30,698,500

De plus, un crédit de 600,000 francs est demandé par le Département des Finances pour être rattaché au budget de la Dette publique, afin de pouvoir payer à la Société d'Anvers à Rotterdam le loyer provisionnel du second semestre de 1880 et éventuellement à payer les intérêts du rachat des lignes de Lierre à Turnhout et de Virton.

Ces crédits, ajoutés à ceux de 26,500,000 francs, votés dans la session dernière, portent à 57,198,500 francs les crédits spéciaux qui auront été votés en 1880.

Les questions soulevées par ces demandes de crédits seraient nombreuses

(¹) Projet de loi, n° 11.

(²) La commission était composée de MM. DESCAMPS, président; DE MACAR, LE HARDY DE BEAULIEU, ALEXANDRE JANAR, HOUTART, DE BRUYN et SCAILQUIN.

et importantes ; mais en présence du désir de la Chambre de terminer le plus tôt que possible la session extraordinaire dans laquelle ils sont présentés, la commission spéciale a cru devoir se borner à quelques observations générales, sans poser des questions au Ministre des Travaux Publics, la plupart des dépenses auxquelles il s'agit de pourvoir ayant été admises, au moins en principe, par la Législature qui en a déjà voté les premiers fonds. Les dépenses concernant le rachat des lignes concédées de Lierre à Turnhout et de Virton rentrent dans la politique générale du Gouvernement, sanctionnée jusqu'à ce jour par les votes des Chambres, de racheter successivement, même à prix onéreux, les concessions de chemins de fer, ce qui amène en outre la nécessité d'augmenter le matériel d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

A. BATIMENTS CIVILS.

Les 500,000 francs demandés pour l'enseignement normal primaire sont destinés à accroître et approprier l'école communale de Lierre, la section normale de Huy et à des premiers crédits pour les écoles normales de Namur et de Verviers.

La reconstruction d'une partie de l'école normale des humanités à Liège, devenue nécessaire par leur vétusté et leur insalubrité, exige un crédit total de 450,000 francs.

La commission, moins un membre, a adopté ces crédits.

B. TRAVAUX HYDRAULIQUES.

La loi du 4 août 1879 a décrété en principe l'important travail dont il s'agit ici. Le Gouvernement demande de pouvoir appliquer à l'exécution des travaux préliminaires, à l'acquisition et expropriations de terrains un premier crédit de 500,000 francs. La discussion qui a eu lieu dans les deux Chambres sur l'utilité de ces travaux servira de commentaire au vote de ce crédit par la commission.

Il en est de même des 5,000,000, pétitionnés pour les installations maritimes d'Anvers.

La commission engage le Gouvernement à employer principalement ce crédit à activer les expropriations reconnues nécessaires. Elle est d'avis qu'il faut procéder à ces expropriations, avec ensemble et sans retards inutiles.

Le Gouvernement a conclu avec l'administration communale de Gand une convention relative à l'exécution, à Gand, d'un avant-port avec quais, cales et autres dépendances. Il demande pour l'exécution de ces travaux un complément de crédit de 1,500,000 francs, afin de pouvoir procéder immédiatement à l'expropriation des terrains et à l'exécution des travaux.

La commission exprime le désir que la largeur à donner aux quais soit suffisante pour les besoins futurs de ce port dont le trafic s'accroît chaque année.

C. CHEMINS DE FER.

Le rachat des lignes concédées, donne toujours lieu à des observations et à des discussions aussi bien dans le public que dans les Chambres. Généralement on trouve que les prix accordés par le Gouvernement sont très rémunérateurs et, souvent, c'est en vue d'obtenir ces prix avantageux que les compagnies concessionnaires établissent leur politique d'exploitation. En ne faisant pas ce qui est nécessaire pour satisfaire les besoins des populations desservies par leurs lignes, elles semblent peut-être méconnaître leurs intérêts comme exploitants; mais en créant par ce fait une opinion publique qui leur est hostile et à la fois favorable au rachat par l'Etat, elles les servent très certainement, car elles obligent ces pouvoirs publics à hâter le moment où ils doivent payer les travaux quelquefois au-dessus de leur valeur réelle, ainsi que le démontrent les crédits votés pour l'achèvement et l'ameublement des concessions rachetées.

Le cahier des charges de la plupart des concessions, sinon de toutes, règle les conditions du rachat. Il en est ainsi de la ligne de Lierre à Turnhout dont la reprise est la conséquence forcée de celle d'Anvers-Rotterdam, ainsi que le Gouvernement l'a déclaré à la Chambre lors de la discussion du rachat de cette ligne.

L'article 51 du cahier des charges a laissé aux concessionnaires le choix du mode de rachat, qui était double. Ceux-ci ont naturellement choisi celui qui leur était le plus avantageux. Le Gouvernement, après avoir pris l'avis des jurisconsultes, s'est rangé à l'avis de ceux-ci, que la convention du 2 juin 1853 n'a rien changé, quant au mode de calculer le rachat, aux stipulations de la convention du 10 janvier précédent. Le revenu qui a servi d'abord à la convention de rachat a donc été celui de 172,000 francs capitalisé au denier 25 et non celle de 152,000 francs résultant de la convention du 2 juin.

L'exposé des motifs donne à cet égard des explications qui ont paru satisfaisantes à la commission qui approuve le crédit demandé.

Pour la ligne de Virton, l'Etat se trouve dans une autre situation, elle n'est pas entièrement achevée et elle n'est exploitée que sur une partie du parcours. La compagnie concessionnaire n'espérant pas de réaliser un bénéfice plus grand en tentant l'exploitation de sa ligne, quand celle-ci sera complètement achevée et reliée à l'Est français, offre de céder immédiatement sa concession à l'Etat, c'est-à-dire à partir du jour où ce chemin de fer pourra être livré complètement à l'exploitation sur toute son étendue.

Le prix demandé est de 6,948,500 francs. Cette somme est supérieure de 275,000 francs à la capitalisation des 90 annuités de 275.000 francs qui seraient dues par l'Etat à la compagnie, en supposant qu'à aucune époque de sa concession, elle ne puisse trouver en elle-même tout ou partie de son revenu.

L'expérience a prouvé, malheureusement pour les finances de l'Etat, que les compagnies qui ont obtenu des concessions avec garantie d'intérêt ont rarement intérêt à exploiter, de façon à diminuer ou à supprimer cette garantie. Cet intérêt est moindre encore lorsque la garantie porte sur toute

la durée de la concession, comme cela paraît, d'après les calculs de l'exposé des motifs, être le cas pour la ligne de Virton. L'Etat doit donc, en vertu de l'acte de concession, capitaliser les annuités qui restent encore à courir, c'est-à-dire les 90 annuités puisque la durée de la concession ne prend cours qu'à partir de l'achèvement total de la ligne et de sa mise en exploitation, bien que la garantie d'intérêt ait commencé à courir et à être payée pour les sections achevées et exploitées.

Si des particuliers se fussent trouvés dans la situation de l'Etat, il est plus que probable qu'ils eussent obtenu la cession à des conditions meilleures, peut-être même avec 10 à 15 p. % de rabais ; mais l'Etat doit agir d'après d'autres règles, sinon il serait accusé de tyrannie et d'exploitation du faible par le fort. C'est pour cette raison, que le Gouvernement compte comme perdu par lui, le procès dont il était menacé par les concessionnaires, à raison du tracé imposé à la compagnie, en vertu de l'acte de concession, tracé plus long de cinq kilomètres que celui proposé par les concessionnaires ; ensuite, à raison de la dépense supplémentaire inutile que la compagnie a faite en vue d'un chemin de fer qui ne sera pas construit et enfin, à raison des retards considérables apportés par le Gouvernement dans la décision qu'il avait à prendre au sujet de la partie du traité comprise entre Virton et la frontière française.

Tels sont les motifs invoqués par l'exposé des motifs. La commission n'a aucun moyen de contrôle autre que l'exposé même des motifs, à moins d'ajourner le rachat à la session prochaine.

Y a-t-il des motifs suffisants pour croire qu'un ajournement nous donnerait des conditions meilleures ? La commission ne l'a pas pensé ; elle propose donc l'adoption de la proposition, en insistant pour que le Gouvernement tienne strictement la condition de n'accepter les lignes, objet de la convention soumise à notre approbation, que pour autant qu'elles soient complètement achevées, et qu'il ne faille pas, comme dans d'autres cas précédents, procéder immédiatement à l'achèvement ou au parachèvement de ces voies et accessoires neufs et non encore exploitées.

Le Ministre des Travaux Publics propose ensuite un crédit de 8,500,000 francs, rachat du matériel des chemins de fer repris tant par suite de la convention internationale avec les Pays-Bas, que par la présente loi et par l'extention du matériel roulant du réseau de l'Etat.

L'interprétation qui réduit les chemins de fer concédés à la voie, aux terrassements aux travaux d'art et aux bâtiments nus des stations, a paru excessive aux membres de la commission.

Quand les Chambres ont été appelées à ratifier de leurs votes les conventions de concession et les cahiers des charges avec stipulation de certaines conditions de rachat, il ne leur a jamais été dit et il n'est jamais entré dans l'esprit d'aucun de leurs membres que les immeubles par destination, sans lesquels l'exploitation serait matériellement impossible, ne seraient pas compris dans les prix stipulés pour la reprise de ces immeubles, c'est comme si, en acquérant une ferme, le vendeur prétendait démolir les bâtiments et tirer parti des matériaux, si aucune clause ne stipulait leur maintien.

Aucune indication précise n'est donnée sur l'importance des sommes réclamées pour ces objets, la commission n'est donc pas en mesure de se prononcer sur la question de savoir s'il vaut la peine de faire juger la valeur de cette omission par l'autorité judiciaire.

Tout ce qu'elle peut conseiller, en cette occasion, c'est que la Chambre doit se réserver la liberté entière d'appréciation pour les cas nouveaux qui peuvent se présenter et qu'elle conseille au Gouvernement de refuser désormais toute négociation qui n'aurait pas pour base la remise complète des lignes aux conditions de rachat stipulées dans les cahiers des charges, qui ne comprendrait pas la livraison des lignes complètement outillées, y compris le mobilier des stations, à l'exception du matériel roulant, quand sa cession ne serait pas stipulée expressément dans le cahier des charges.

Le Gouvernement n'est obligé de racheter aucune concession, il peut les laisser arriver toutes à terme. Il peut donc parfaitement dire à quelles conditions il recevra de nouvelles propositions de rachat. Cette solution pourrait être imposée au rachat des lignes de Lierre à Turnhout et de Virton.

Quant au matériel roulant de la ligne de Virton, le cahier des charges stipule les conditions de la reprise, si la compagnie l'exige.

La somme pétitionnée dans le § 8 de l'article 2 du projet de loi comprend, outre des sommes nécessaires au rachat du matériel, des sommes reprises au crédit indéterminé pour l'achat de 50 locomotives et 1,000 wagons, sans détermination de force ni de tonnages. Il est à présumer, au moins d'après le ton et les motifs du projet de loi, qu'il s'agit de locomotives à marchandises et de wagons à charbon et à minerais ou autres transports pondéraux.

La commission a chargé son rapporteur d'exprimer au Ministre des Travaux Publics sa satisfaction de la résolution qu'il a prise, avant que le crédit de 12 millions, qui lui a été alloué en mai dernier, ait pu être épuisé. Elle se réserve toutefois d'apprécier, lors de l'examen du budget de 1881, l'usage qui aura été fait de ce crédit, et d'examiner alors l'état du matériel de l'Etat, eu égard à l'étendue des lignes en exploitation et de l'utilisation du matériel sur ces lignes.

Un autre crédit de 3,000,000 de francs est pétitionné au § 9 pour travaux d'amélioration et d'extension à effectuer aux lignes rachetées et à racheter d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout. Comme nous le disions plus haut, à peine rachetées, la plupart des concessions doivent être refaites et remises à neuf. Le Gouvernement a-t-il consulté ses jurisconsultes pour savoir si les clauses qui stipulent les conditions de rachat et le prix à payer par l'Etat s'appliquent à toutes les conditions des voies, des bâtiments ou du matériel où il plairait aux compagnies de laisser tomber leurs immeubles ou meubles? Cette consultation sera très utile à étudier pour les membres de la Législature.

Un million qui serait plus utilement employé ailleurs, devra être consacré à ces réparations, l'exposé des motifs laisse supposer que ce million suffira à l'achèvement des travaux de réparation de ces lignes.

Un autre million sera ajouté au crédit de 2,500,000 francs alloué en mai dernier pour la construction de nouveaux ateliers de réparation et d'entre-

tien du matériel roulant, sur différents points du réseau de l'État. Il est, en effet, urgent pour la bonne et complète utilisation du matériel roulant de l'État, qu'il ne se concentre pas à Malines, où il s'immobilise pendant des mois entiers, pour des réparations souvent insignifiantes. La commission se réserve de revenir sur ce sujet, à propos du prochain budget des Travaux Publics, ainsi que sur les autres questions relatives à la distribution et à l'utilisation du matériel.

L'article 4, comportant un crédit de 600,000 francs pour payer le loyer provisionnel à la Société d'Anvers-Rotterdam et les intérêts éventuels à payer sur les prix de rachat des lignes de Turnhout et de Virton, n'a soulevé aucune observation.

Ces paiements sont ou seront le résultat de contrats entre le Gouvernement et les compagnies.

L'exposé des motifs donne à cet égard les explications désirables et qui pourront être complétées, s'il y a lieu, lors du vote de nouveaux crédits pour cet objet.

Votre commission s'est bornée, comme vous le voyez, Messieurs, à un examen très rapide et très sommaire des crédits importants qui vous sont demandés ; si le tems ne lui avait été mesuré, elle eut pu étudier plus à fond plusieurs des questions très importantes soulevées par quelques-uns de ces crédits, questions qu'elle a dû se borner à indiquer ou à mentionner ; elle les réserve expressément pour l'avenir et n'entend pas fixer sa jurisprudence sur la solution qui leur est donnée par le présent projet de loi.

Elle propose donc, à l'unanimité, sous ces réserves, à la Cnambre d'adopter le projet de loi.

Le Rapporteur,

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

Le Président,

J. DESCAMPS.

