

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 23 JUIN 1897.

Rapport des Commissions réunies des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargées d'examiner les Projets de Loi relatifs au rachat de diverses concessions de chemins de fer : réseaux du Grand-Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois, ligne de Liège à la frontière néerlandaise vers Maestricht, lignes d'Anvers à Gand et de Gand à Eecloo.

(Voir les nos 160 et 178, session de 1896-1897, de la Chambre des Représentants; 120, même session, du Sénat.)

Présents : MM. le Baron BETHUNE, Président; HARDENPONT, le Comte DE PRET ROOSE DE CALESBERG, HOUZEAU DE LEHAIE, CAPPELLE, LE CLEF, ALLARD et le Chevalier DESCAMPS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Les deux projets de loi soumis actuellement aux délibérations de la Législature marquent une grande étape dans la voie de l'unification de nos lignes de chemins de fer.

Le premier a pour objet principal d'annexer au réseau de l'État le réseau du Grand-Central belge. Il joint à cette opération l'annexion des lignes Liégeois-Limbourgeois et Liège-Maestricht. Il ratifie les arrangements conclus avec trois États étrangers, la France, l'Allemagne et les Pays-Bas, concernant la reprise par eux ou par concessionnaires autorisés, de tronçons de lignes situés sur leurs territoires respectifs. Il termine, par voie de transaction amiable, les graves différends en cours d'instance judiciaire qui avaient empêché jusqu'aujourd'hui le règlement de compte du prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Breda, incorporées depuis 1880 aux réseaux des États belges et néerlandais.

Le second projet de loi a pour objet le rachat par l'État de deux nouvelles lignes : celle d'Anvers à Gand et celle de Gand à Eecloo.

Le Gouvernement proposait également dans son projet primitif l'approbation d'une convention d'exploitation de la ligne d'Eecloo à Bruges. Mais une difficulté ayant surgi, cette partie du projet de loi a été retirée par M. le Ministre des Chemins de fer, sauf à soumettre un projet de loi spécial, si les nouvelles négociations aboutissent.

Quant au réseau Grand-Central, il comprend :

les chemins de fer de Marchiennes et Charleroi à Vireux; Berzée à Lanefte; Walcourt à Morialmé, Florennes et Philippeville; Mariembourg à Couvin; Louvain à Charleroi; Lodelinsart à Gilly avec embranchement; Lodelinsart à Jumet avec embranchement vers Dampremy; Lodelinsart à Châtelineau et à Montigny; Châtelineau à la frontière française vers Givet; Louvain à Hérenthals; Anvers à Hasselt; Hasselt à Maestricht et

Aix-la-Chapelle; Turnhout à Tilbourg, — exploités pour compte des Sociétés Anvers-Rotterdam, Est-Belge et Entre-Sambre-et-Meuse, sauf redevance à payer aux sociétés concessionnaires de certains d'entre eux, et la ligne d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach exploitée pour compte des Sociétés Anvers-Rotterdam et Est-Belge.

L'importance des dispositions soumises à notre examen ne peut manquer de frapper vivement le Sénat. Au point de vue de la concentration entre les mains de l'Etat du réseau des chemins de fer du pays, le pas semble vraiment décisif.

Les voies ferrées actuellement exploitées par l'Etat comprenaient jusqu'aujourd'hui 3,332 kilomètres.

Ce chiffre se trouve d'emblée porté à plus de 4,000 kilomètres. Il est augmenté d'environ 600 kilomètres par le premier projet de loi et de 100 kilomètres par le second. Onze compagnies concessionnaires disparaissent. Dans le vaste réseau de nos grandes voies ferrées nationales, les seules lignes encore exploitées par des compagnies sont les suivantes :

Chemin de fer de la Flandre occidentale ;

Bruges-Eecloo (1) ;

Gand-Terneuzen ;

Malines-Terneuzen ;

Termonde-Saint-Nicola ;

Hasselt-Maeseyck ;

Nord Belge ;

Chemin de fer de Chimay.

L'ensemble de ces lignes ne comprend qu'une étendue de 500 kilomètres.

* *

Les principales phases par lesquelles a passé le développement des chemins de fer belges méritent d'être ici sommairement rappelées.

La période initiale est caractérisée par l'action directe, puissante et féconde de l'Etat.

La loi du 1^{er} mai 1834 décréta l'établissement et l'exploitation d'un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant : au nord, sur Anvers ; à l'ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges ; à l'est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers ; enfin au midi, sur Bruxelles et vers la frontière de France, par le Hainaut. La loi du 26 mai 1837 a complété ce système en décrétant le prolongement du chemin de fer à la frontière de France et à Tournai par Courtrai et l'établissement de sections destinées à relier la ville de Namur, ainsi que les provinces de Limbourg et du Luxembourg. Entre-temps la loi du 12 avril 1835 autorisait le Gouvernement à établir des règlements pour l'exploitation et la police des voies ferrées et à pourvoir à la détermination des péages, en décrétant que leur produit serait versé au Trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'amélioration de la route ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à cette construction.

L'inauguration du premier chemin de fer concédé ne date que du 3 novembre 1844. A cette époque, le réseau construit et exploité par l'Etat comprenait 559 kilomètres.

(1) En exécution de l'article II de la convention de rachat de la concession d'Eecloo-Gand, l'Etat sera substitué à la Compagnie d'Eecloo-Gand pour l'exploitation de la ligne Bruges-Eecloo, aux conditions de la convention conclue entre les deux Compagnies concessionnaires le 30 décembre 1892.

La seconde phase, que l'on peut appeler la phase des multiples concessions et qui s'étend de 1844 à 1870, nous montre les pouvoirs publics renonçant dans une large mesure à la construction et à l'exploitation par l'État. Comme signe de cette orientation nouvelle, le remarquable rapport de M. Helleputte constate les faits suivants : « De 1844 à 1862, le réseau construit par l'État ne s'accroît que de 8 kilomètres, formant un total de 567 kilomètres. L'État exploite un total de 748 kilomètres, dont 181, par conséquent, construits par les Compagnies. Les Compagnies, au contraire, de 1844 à 1862, livrent à l'exploitation 1,185 kilomètres. »

Rendant hommage à l'œuvre accomplie par les compagnies, l'Exposé des motifs reconnaît qu'à l'origine leur intervention a grandement facilité le développement du réseau ferré.

Le dernier Exposé de la situation générale de la Belgique (tome II, p. 983) relève d'une manière intéressante, par période décennale, les accroissements de nos lignes de chemins de fer.

Une troisième phase, que l'on peut appeler celle des grands rachats, se dessine nettement à partir de 1870. La tendance vers l'unification du réseau national entre les mains de l'État est manifeste. Une série d'actes importants dans cet ordre, comme la reprise des lignes de la Compagnie des bassins houilliers du Hainaut, mesurant plus de 600 kilomètres, et le rachat de la ligne Grand-Luxembourg reçoivent l'adhésion de la Législature.

Le Projet de Loi actuel est le prolongement de ces mesures toujours favorablement accueillies par les pouvoirs publics ; il est sans doute l'avant-dernier acte de la série d'opérations destinées à consommer l'unification.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler comment, il y a 25 ans déjà, à l'origine de la phase dont nous parlons, ce grand problème de l'unification du réseau national était envisagé par des hommes peu suspects d'engouement pour la centralisation gouvernementale. Voici comment s'exprimait M. Malou dans un discours prononcé à la Chambre des Représentants le 19 janvier 1872 :

« L'honorable M. Pirmez a combattu très longuement le système de l'exploitation par les compagnies.

» Messieurs, je crois que, d'après les faits actuels, c'est une question depuis longtemps souverainement jugée au profit de l'Etat.

» Ces discussions se sont reproduites souvent ; elles avaient un objet réel et sérieux lorsque l'exploitation par l'Etat n'avait pas acquis le développement matériel qu'elle a aujourd'hui, et surtout lorsqu'elle ne s'était pas agrandie, tant au point de vue de l'exploitation qu'au point de vue des recettes.

» Le progrès et la prospérité du chemin de fer et les annexions admises par les lois ont définitivement résolu la question.

» Lorsqu'il m'est arrivé de prendre part à ces discussions, je disais sans cesse que pour exclure cette idée de la cession du chemin de fer de l'Etat à une compagnie, il fallait que l'Etat améliorât son exploitation ; qu'il fit aussi bien ou mieux que les compagnies.

» Je n'hésite pas à le dire : c'est un résultat acquis aujourd'hui en grande partie, et ce serait rétrograder d'une manière déplorable de songer, si on le pouvait sérieusement, à défaire ce que la législature a

fait, ce que le Gouvernement a fait, depuis que le chemin de fer a pris l'essor de prospérité dont nous sommes témoins.

» Je ne m'arrête donc pas à cette idée, qui a fait son temps, qui ne peut plus naître. Si elle ne peut plus naître, si l'exploitation par l'Etat est un fait désormais irrévocablement acquis, il faut aussi que le Gouvernement sache accepter et accomplir dans toute leur plénitude les devoirs que cette position lui impose; il faut qu'il perfectionne l'instrument, qu'il le rende meilleur de jour en jour, qu'il lui fasse produire tout ce que le pays, tout ce que l'industrie et le commerce ont le droit d'en attendre.

» Je n'entends pas établir de parallèle entre le système de l'exploitation par l'Etat et le système d'exploitation par les compagnies; mais, il faut bien le reconnaître, il y a dans le système de l'exploitation par l'Etat des difficultés qui sont inhérentes à la position même du Gouvernement et d'une administration publique.

» Ce n'est pas une raison pour abdiquer, c'est une puissante raison pour améliorer. »

Dans son rapport à la Chambre des Représentants, l'honorable M. Helleputte s'est efforcé d'ouvrir, en perspective du moins, une nouvelle et quatrième phase qui se caractériserait par ce trait : exploitation du réseau unifié, au moyen de compagnies fermières, sous l'autorité accentuée de l'Etat. Nous rencontrerons cette opinion en parlant de certaines questions que peut soulever le Projet de Loi considéré dans sa projection sur l'avenir. Notre première tâche est d'en mettre en lumière la teneur et la portée dans le présent.

*
* * *

Les préliminaires des propositions qui nous sont soumises ont été laborieux. A deux reprises, en 1888 et en 1892, des négociations avaient échoué. Plus d'une fois les essais d'entente qui ont abouti actuellement ont été sur le point de subir le même sort. De multiples conventions étaient nécessaires et l'accord de plusieurs intéressés sur un objet si complexe n'était certes pas facile. Le Gouvernement, à moins d'entrer dans des voies inéquitables et dangereuses, extrêmement lentes, hérissées d'obstacles plus considérables peut-être que ceux qu'on eût prétendu éviter, n'était pas en mesure de dicter la loi du contrat.

Le problème se compliquait d'un triple arrangement à prendre avec des États étrangers : la France, l'Allemagne, les Pays-Bas. Précisons immédiatement l'objet et le résultat de ces négociations internationales dont l'une a eu pour conséquence d'agrandir la sphère des *tractanda* primitifs, en faisant entrer dans cette sphère la question de la reprise du Liégeois-Limbourgeois et de Liège-Maestricht.

§. 1. — LES NÉGOCIATIONS AVEC LES ÉTATS ÉTRANGERS.

I. — *Arrangement avec la France.*

Les négociations avec la France ont eu pour objet de fixer le sort de la section française de Vireux à la frontière belge (3 kilomètres). Le Gouvernement français a déclaré qu'il ne rachèterait pas lui-même ce tronçon de quelques kilomètres, mais qu'il ne verrait aucun inconvénient à ce que

cette reprise fût effectuée par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est. En suite de cette déclaration et conformément à la législation française, une convention est intervenue entre cette Compagnie et celle de l'Entre-Sambre-et-Meuse, concessionnaire du tronçon. Le prix de cession consiste dans une annuité de 20,000 francs jusqu'à la fin de la concession. Cette indemnité reviendra au Gouvernement belge, la convention conclue par ce dernier le 10 février 1897 pour le rachat du Grand-Central stipulant la cession à l'État belge de toutes les indemnités qui seront payées du chef de la rétrocession des lignes situées en pays étranger.

II. — *Arrangement avec l'Allemagne.*

Les négociations avec l'Allemagne avaient pour objet la cession au Gouvernement prussien de la section allemande d'Aix-la-Chapelle à la frontière néerlandaise (8 kilomètres). Le Gouvernement prussien subordonna l'incorporation de cette partie de ligne dans son réseau au paiement d'une indemnité, du chef des charges inhérentes à l'exploitation d'un tel tronçon dans les conditions où elle se présentait, — peu de développement de la section aboutissant à de grandes gares dont les dépenses sont élevées, — et des obligations à incomber au Grand-Central touchant l'agrandissement prochain et inévitable des stations d'Aix. Après de longues négociations, le chiffre de l'indemnité a été fixé à 2,000,000 de marcks, le Grand-Central intervenant dans cette liquidation pour la somme de 1,000,000 de francs, à la décharge du Gouvernement belge.

L'arrangement avec le Gouvernement prussien consistant dans la cession d'un tronçon grevé, suivant ce gouvernement, de plus de charges que de profits, devait être fatalement onéreux pour nous. Observons que la somme consentie par le Gouvernement belge constitue moins de la moitié de la somme primitivement réclamée et qu'elle sera payée à peu près de compte à demi avec le Grand-Central.

III. — *Arrangement avec les Pays-Bas.*

Les négociations avec les Pays-Bas ont présenté une importance spéciale à cause de l'étendue des sections à céder à cet Etat.

Elles ont été marquées d'un incident de grande portée. Le Gouvernement des Pays-Bas a mis comme condition expresse de sa participation à la reprise du Grand-Central le rachat par les États belge et néerlandais du Liégeois-Limbourgeois.

Cette attitude a amené le Gouvernement belge à demander la coopération des Pays-Bas à la reprise de la ligne de Liège-Maastricht, reprise fondée sur la nécessité d'éviter des détournements de transports. L'entente s'étant établie sur ces deux points, les négociations ont suivi leur cours.

Dans l'arrangement concernant la reprise par le Gouvernement des Pays-Bas des sections néerlandaises, le Gouvernement belge a dû tenir compte de deux éléments de nature à rendre la situation de son parte-

naire plus favorable que la sienne, au point de vue de la fixation de la loi du contrat.

La législation néerlandaise autorise la reprise des concessions après vingt ans moyennant dénonciation un an d'avance et paiement de 20 annuités, calculées sur le pied du revenu moyen des cinq années les meilleures sur les sept dernières, plus une prime de 15 p. c.

Le Gouvernement néerlandais pouvait, non sans raison, se cantonner sur ce terrain. Et l'intérêt moindre qu'il avait à la reprise des lignes l'y rendait en quelque sorte inexpugnable.

La convention du 23 avril 1897 est le reflet de cette situation particulière. La position différente des deux Gouvernements explique la différence des conditions dans lesquelles ils ont été amenés à contracter pour la reprise des lignes situées sur leurs territoires respectifs, différence peu explicable à première vue et que nous constaterons en faisant connaître les négociations ultérieures poursuivies par le Gouvernement belge.

§ 2. — NÉGOCIATIONS AVEC LE GRAND-CENTRAL.

Les négociations du Gouvernement avec le Grand-Central ont porté principalement, nous l'avons fait observer, sur deux points très distincts : la liquidation pendant de l'ancien rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Breda et les bases du rachat nouveau du réseau Grand-Central. Quelques éclaircissements sur chacun de ces points sont nécessaires.

1. — RÈGLEMENT DE COMPTE DU PRIX DE RACHAT DES LIGNES D'ANVERS AU MOERDYK ET DE ROOSEDAAL A BREDA.

Le Sénat sait que les lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendaal à Breda ont été incorporées aux réseaux belges et néerlandais depuis le 1^{er} juillet 1880 en exécution de la convention du 31 octobre 1879. (Loi belge du 29 avril 1880.)

De graves litiges entre le Gouvernement belge et la Société concessionnaire (ou le Grand-Central) ont empêché jusqu'aujourd'hui le règlement du compte du prix de rachat. L'Exposé des motifs signale quelques-uns de ces litiges qui portent sur une différence de compte de plus de sept millions et demi.

Le plus important concerne la prétention de l'Etat d'obtenir moyennant le paiement du prix stipulé au cahier des charges non seulement la ligne elle-même, mais le matériel d'exploitation. Ce différend porté devant les tribunaux a été tranché contre l'Etat. Débouté de ce soutien, l'Etat a prétendu faire entrer comme élément de déduction dans le calcul du revenu net qui sert de base au prix de rachat l'intérêt du capital immobilisé par le matériel d'exploitation. La Compagnie contesta encore ce point, non sans chances de succès après la première décision judiciaire qui pouvait à certains égards être invoquée comme emportant la solution de cette seconde difficulté.

Cette contestation est soumise actuellement aux tribunaux avec d'autres

litiges se rattachant au calcul du prix de rachat. Le procès introduit depuis le 30 décembre 1892 n'a pas encore été plaidé en première instance. Sa complication fait prévoir de longs retards encore avant la solution.

Les lenteurs ne sont en fait préjudiciables ni au Gouvernement néerlandais dont le maximum de contribution a été conventionnellement fixé, ni à la Compagnie qui reçoit, conventionnellement aussi, du Gouvernement belge un loyer provisoire considérable, acquis sans retour quel que soit le prix de rachat, et qui recevra en outre, au jour du règlement définitif, les intérêts composés à 4 p. c. depuis le 1^{er} juillet 1880 sur la partie du prix qui excédera 25,000,000 de francs. La situation d'attente est beaucoup moins bonne pour le Gouvernement belge qui ne peut guère d'ailleurs espérer obtenir une solution très favorable à ses nombreuses revendications.

La Société établissait dans son premier compte le prix d'achat sur le pied de :

Section belge	fr.	17,302,604
Section néerlandaise		14,347,353
Total.		31,649,957

en principal valeur au 1^{er} juillet 1880.

Elle a consenti transactionnellement à ramener ce prix à 29,000,000, supportant une réduction de 2,649,957, soit 35-27 p. c. de l'écart entre son évaluation primitive et celle de l'Etat.

Cette dernière, en effet, se chiffrait comme suit :

Section belge	fr.	14,410,670
Section néerlandaise		9,726,651
Total.		24,137,321

Les deux gouvernements belge et néerlandais ont cru pouvoir accepter cette transaction, qui éteint tout litige entre les parties et met fin au paiement d'un intérêt supérieur au taux normal actuel. Le principal de 29,000,000 de francs se partage comme suit entre les deux sections :

Section belge	fr.	16,585,971
Section néerlandaise		12,414,032

La liquidation aura lieu sur cette base, en y ajoutant une somme de 3,390,000 francs représentative des intérêts conventionnellement stipulés.

Nous arrivons aux négociations entamées pour le rachat des lignes Grand-Central.

2. RACHAT DU RÉSEAU GRAND CENTRAL.

Sur les 527 kilomètres de lignes belges du réseau Grand-Central, 238 peuvent être rachetés en exécution des cahiers des charges acceptés par les concessionnaires ; ce sont les lignes suivantes :

Louvain-Hérentals ;
 Turnhout-Tilbourg ;
 Anvers-Hasselt ;
 Anvers-Gladbach.

Pour 289 kilomètres, les cahiers des charges ne contiennent pas de clause de rachat : c'est le cas pour les lignes suivantes :

Marchienne et Charleroi à la frontière ;
Berzée-Laneffe ;
Walcourt à Morialmé, Florennes et Philippeville ;
Mariembourg-Couvin ;
Louvain-Charleroi ;
Lodelinsart à Gilly avec embranchement ;
Lodelinsart à Junet avec embranchement vers Damprenny ;
Lodelinsart à Châtelineau et Montigny ;
Châtelineau à la frontière française vers Givet ;
Hasselt à la frontière vers Maestricht.

Dans cette situation, le procédé le plus simple à première vue et le moins aléatoire semblait être celui-ci :

Fixer conformément aux cahiers des charges la valeur des concessions frappées de la clause de rachat.

Pour les autres, traiter sur des bases à convenir.

Pour trois lignes, Louvain-Herenthals, Turnhout-Tilbourg, Anvers-Hasselt la clause de rachat est ainsi conçue :

ART. 58 DU CAHIER DES CHARGES. — « Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

» Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

» On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. c. et on y ajoutera une prime de 15 p. c. »

» Pour Anvers-Gladbach, la formule est la suivante :

ART. 16 DE LA CONVENTION. — « A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession.

» Pour régler le prix d'achat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par la société concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée à la société concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

» Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. c.

» Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base.

» Si la société concessionnaire le demandait, l'Etat sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation moyennant remboursement, à dire d'experts. »

Les rapports de similitude et de différence entre les deux formules sont faciles à saisir.

Dans les deux cas : calcul du revenu net moyen sur la base des cinq meilleures années du dernier septennat.

Mais, dans le premier cas : capitalisation de ce revenu sur le pied de 5 p. c. et paiement de ce capital avec une prime de 15 p. c.

Dans le second cas : paiement d'une annuité égale à ce revenu pendant chacune des années à courir sur la durée de la concession et prime de 10 p. c. si le rachat s'effectue avant l'expiration de la vingt-cinquième année (le point de départ de la concession est le 25 juillet 1879).

Divers obstacles ont empêché le Gouvernement de suivre la voie dont nous venons de parler : confusion, dans la comptabilité du Grand-Central, des recettes et des dépenses relatives à toutes les lignes ; reproduction en quelque sorte inévitable des mêmes difficultés rencontrées lors des discussions concernant la fixation du prix de rachat pour Anvers-Moerdyk-Breda ; insuffisance des calculs faits sur les 238 kilomètres soumis à rachat pour asseoir un résultat applicable à la reprise entière.

On peut critiquer la légitimité du système de comptabilité adopté par le Grand-Central. On peut soutenir avec l'honorable rapporteur de la Chambre que « lorsqu'un cahier de charges contient une clause de rachat basée sur le montant du produit de la ligne, il semble que la première chose à faire soit de tenir un compte exact de ces recettes, sinon la clause de rachat devient illusoire. » On peut admettre que « les compagnies concessionnaires n'ont pas observé sur ce point leurs cahiers des charges » et « regretter que les gouvernements qui se sont succédé au pouvoir n'y aient pas mieux veillé. » Mais le Gouvernement devait-il abandonner l'idée de la reprise en se tenant sur un terrain accidentellement impraticable ? La question est là.

Le Gouvernement ne l'a pas pensé, et voici le terrain sur lequel il s'est placé pour établir la valeur au 31 décembre 1895 du réseau total à reprendre :

1. — *Établissement du nombre moyen d'années restant à courir pour l'ensemble des concessions.*

Cette durée moyenne a été fixée en constatant, pour chaque concession, l'étendue kilométrique de la ligne et le nombre d'années restant à parcourir jusqu'à l'expiration de la concession : ce qui a permis d'établir pour chaque ligne le nombre d'années-kilomètres pour lequel la concession est encore en vigueur. Le total des résultats ainsi obtenus a été divisé par le nombre de kilomètres constituant l'ensemble des concessions. Le quotient obtenu est de 60,002^s. Le chiffre de 60 années représente donc mathématiquement la moyenne de la durée de l'ensemble des concessions à la date du 1^{er} janvier 1895.

Quant au point de départ de la durée des concessions, les stipulations qui s'y rapportent ont généralement consacré l'application des règles suivantes :

1. La concession prend cours à la date de la mise en exploitation du

chemin de fer sur toute son étendue (c'est le cas pour les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Charleroi à Louvain, et d'Anvers à la frontière néerlandaise vers Gladbach).

II. La concession prend cours à la date de l'expiration du délai accordé pour la construction du chemin de fer (c'est le cas pour les autres concessions belges du réseau Grand-Central).

Le Gouvernement a remis à la section centrale de la Chambre des Représentants un tableau représentant le calcul de la durée moyenne des concessions des lignes du Grand-Central. Ce tableau a été inséré dans le rapport. Nous nous bornerons à faire observer ici que le Gouvernement, ayant obtenu que la ligne néerlandoprussienne de Maestricht à Aix — qui bénéficiait d'une durée de 200 ans, dont 50 seulement étaient écoulés, — ne fût inscrite dans le compte à faire que pour une durée de 90 ans, trouve dans cette concession une compensation plus que suffisante des conséquences moins favorables de tel ou tel cas qui pourrait être plus ou moins controversé.

II. — *Fixation du revenu net moyen destiné à servir de base au rachat.*

Ici le Gouvernement a adopté une formule qui est d'application commune et qui figure, comme nous l'avons constaté, dans le cahier des charges des quatre lignes Grand-Central soumises à la clause de rachat. Cette formule est celle-ci : revenu net moyen des cinq années les meilleures dans la dernière période septennale.

La clause se référant simplement au produit net moyen des cinq dernières années n'a été stipulée que dans deux cas dont l'un remonte à 1845, mais alors cette formule stipule par surcroît une prime très élevée (25 p. c.).

Même dans les cahiers des charges où l'on se réfère au produit net moyen des cinq meilleures années du dernier septennat, nous voyons généralement figurer une prime fixée à 15 ou 10 p. c. Ces avantages sont considérés comme une équitable compensation de la progression normalement présumée du trafic des lignes dans l'avenir.

A ce point de vue la formule qui a prévalu dans le cas actuel nous apparaît incontestablement comme plus favorable aux intérêts de l'Etat.

III. — *Eléments à comprendre dans la détermination correcte du revenu net.*

On a pris en considération comme éléments déterminateurs dans cet ordre les facteurs suivants :

- 1° Les bénéfices de l'exploitation proprement dite ;
- 2° Les intérêts intercalaires sur ces bénéfices, c'est-à-dire les intérêts des excédents journaliers des recettes sur les dépenses, excédents déposés chez les banquiers à mesure qu'ils se produisent. Cet élément figure légitimement parmi les profits de l'entreprise. C'est ainsi que l'État, dans son compte d'exploitation renseigne l'intérêt des recettes nettes pour six mois ;

3° Le produit des redevances pour excédents dans l'emploi réciproque du matériel. L'emploi du matériel d'un chemin de fer par d'autres est fréquent et souvent inévitable. Il existe une union internationale qui a réglé les indemnités à percevoir à ce sujet par le propriétaire du matériel du chef d'usure de son outillage sur le parcours étranger et de rétention pendant un temps plus ou moins long.

Les prestations réciproques se compensent en nature dans la mesure du possible, mais la balance peut pencher tellement d'un côté que le solde doit s'effectuer en numéraire. C'est le cas pour le Grand-Central dans ses rapports non seulement avec les exploitations belges, mais avec les chemins de fer étrangers. Les excédents sont tels que l'on peut considérer cette Société comme exerçant, à côté de son industrie principale, une industrie accessoire : la location de matériel à d'autres administrations dans les conditions tarifées par l'Union internationale. Il est vrai que, dans cette mesure, les indemnités dont nous parlons n'apparaissent plus comme produit inhérent à l'exploitation de la concession, mais plutôt comme produit réel, mais distinct, d'une industrie simplement annexée à la première.

La question de savoir si, dans une reprise générale, les bénéfices résultant de cette seconde industrie peuvent être légitimement portés en compte est délicate. Nous pensons que cela est équitable. Ce point ne peut d'ailleurs être confondu avec le règlement de prix du matériel qu'on pouvait racheter ou ne pas racheter ;

4° Indemnités conventionnelles du chef de l'arrangement de trafic avec l'État. Ces indemnités résultent de la convention conclue, le 20 avril 1884, entre l'État et le Grand-Central, concernant la détermination des routes à tarifier pour les transports des marchandises et le partage des recettes à provenir de ces transports. Cette convention, renouvelée le 11 février 1890 avec quelques modifications, a substitué, à un régime de lutte dont le Grand-Central bénéficiait plus que l'État, un régime d'entente comportant un dédommagement pour cette compagnie. Ce dédommagement, représentant certains bénéfices d'exploitation auxquels le Grand-Central a renoncé, peut entrer en ligne de compte dans la fixation exacte du revenu ;

5° Bénéfice attaché à la garantie du minimum d'intérêt, assumée par l'État pour les embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse. L'avantage effectif résultant de la garantie est manifestement un élément déterminateur du revenu net de la ligne dont il élève artificiellement le produit.

Dans le cas présent, la garantie, n'ayant plus que quelques années à courir, a été considérée séparément.

Tels sont les grands facteurs pris en considération comme éléments déterminateurs du revenu net du réseau Grand-Central.

IV. — *Application rigoureuse des données précédentes à la fixation du revenu net annuel du réseau Grand-Central.*

Voici maintenant le tableau du produit net des sept années 1888 à 1894 du réseau Grand-Central Belge, tel qu'il nous est communiqué par le Gouvernement et abstraction faite des réductions obtenues par lui à titre transactionnel.

Calcul du produit net des sept années 1888 à 1894 du réseau Grand-Central Belge.

LIBELLÉS.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
Recettes brutes. fr.	13.422.344 27	13.408.585 40	14.047.414 07	14.217.520 06	13.519.021 70	13.647.522 26	14.116.235 46
Dépenses d'exploitation	6.767.394 78	6.814.918 55	7.347.014 94	7.370.757 94	7.406.994 14	7.240.548 71	7.323.134 41
Bénéfices de l'exploitation.	6.654.949 49	6.593.666 85	6.700.099 13	6.846.762 12	6.112.027 56	6.406.973 55	6.793.101 02
Intérêts intercalaires sur ces bénéfices (2 %)	133.098 99	131.873 34	131.001 98	136.935 24	122.240 55	128.139 47	135.862 02
Emploi réciproque du matériel	631.280 21	730.982 02	769.956 56	745.920 28	373.609 28	502.555 66	532.550 56
Indemnités conventionnelles du chef de l'arrangement de trafic avec l'Etat	816.851 74	894.503 05	798.342 20	848.528 54	772.815 80	888.215 64	1.122.175 90
Minimum d'intérêt garanti par l'Etat pour les embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse	141.907 99	138.314 22	140.015 86	138.709 63	134.447 29	135.204 25	133.743 28
TOTAUX. . . fr.	8.378.088 42	8.489.339 48	8.542.445 73	8.716.855 81	7.514.840 48	8.061.088 57	8.717.432 78
A déduire :							
Locations et redevances	222.657 35	212.814 72	228.627 75	244.324 99	236.780 29	243.863 80	227.067 17
Divers et imprévus, etc.	26.888 76	117.342 07	192.758 08	25.282 14	68.852 05	56.160 22	70.388 67
TOTAUX A DÉDUIRE. . . fr.	249.546 11	330.153 79	421.385 83	269.607 13	305.632 34	300.024 02	297.455 84
PRODUIT NET. . . fr.	8.128.542 31	8.159.185 69	8.121.029 90	8.447.248 68	7.209.208 14	7.761.064 55	8.419.976 94

La recette nette moyenne des cinq années les meilleures (1888 à 1891 et 1894) égale fr. 41,275,983-52 ou fr. 8,255,196-70.

5

Après déduction de la moyenne de la garantie d'intérêt payée par l'État pendant les cinq années précitées, soit de fr. 138,538-20, la moyenne du produit net est de fr. 8,116,658-50.

V. — *Réductions obtenues transactionnellement par le Gouvernement quant à l'import du revenu net annuel.*

Voici ces réductions. Elles portent sur trois points.

L'État a obtenu réduction du tiers de la moyenne des intérêts intercalaires portés en compte par le Grand-Central. Ce dernier a prétendu que les intérêts lui étaient alloués à raison de 4 p. c. par an. Le taux de 2 p. c. représente les intérêts intercalaires de 6 mois.

La réduction obtenue par l'État, quant aux intérêts intercalaires, se chiffre par 44,785 francs et la somme portée en compte général s'élève pour ce poste à 89,560 francs.

Sur un second point, le Gouvernement a obtenu une notable réduction en faisant rentrer les tantièmes dans les bénéfices, alloués aux directeurs du Grand-Central, en surcroît de leur traitement proprement dit, dans les frais d'exploitation, et cela à concurrence du tiers : ce qui réduit le produit moyen annuel de 16,638 francs, soit, pour 60 annuités, une réduction de 460,466 francs.

Mais une réduction, de beaucoup la plus importante, a été consentie sur un autre point. Dans ses démêlés concernant le règlement de compte du rachat d'Anvers-Moerdyk-Breda, l'État avait soutenu, nous l'avons rappelé, que l'intérêt du capital immobilisé par le matériel d'exploitation constituait une charge de l'entreprise, à déduire des recettes brutes en même temps que les autres dépenses, pour établir correctement le revenu net. Le Gouvernement n'abandonna pas cette prétention dans ses négociations en vue du rachat du Grand-Central, et il a obtenu transactionnellement qu'il serait fait état, comme charge d'exploitation, de la moitié de l'intérêt du capital à déboursier pour le rachat du matériel, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements.

Cette transaction se chiffre par une réduction de 351,870 francs sur chaque annuité et par 9,738,200 francs pour soixante annuités.

L'ensemble des réductions que nous venons de signaler ramène le produit net moyen annuel du réseau Grand-Central au chiffre de fr. 7,703,365-50.

VI. — *Prix de rachat en annuités.*

La durée moyenne restant à courir des concessions étant fixée à 60 années, le prix de rachat se compose essentiellement de 60 annuités de l'import du produit net, c'est-à-dire de fr. 7,703,365-50.

VII. — *Escompte au taux de 3 p. c. de la valeur des annuités et détermination d'un capital de rachat correspondant à cette opération.*

Le Gouvernement et le Grand-Central ont estimé de commun accord que l'opération du rachat serait simplifiée et que les liquidations à intervenir seraient facilitées, si, escomptant immédiatement la valeur des annuités dues pendant soixante années, l'État constituait le capital correspondant à cette valeur et se libérait en un seul paiement. Le taux de 3 p. c. a été admis pour cette opération, c'est le taux auquel l'État emprunte actuellement. Dans ces conditions, l'État pourra amortir éventuellement le capital de rachat comme s'il effectuait le paiement au moyen d'annuités. Quant à ses co-contractants, plaçant leur capital en Rente belge, ils retrouvent l'équivalence de ces annuités.

Il faut remarquer qu'au cas assez probable d'une nouvelle réduction du loyer de l'argent, l'opération actuelle profitera, à certains égards, au Trésor, tandis qu'il n'en serait pas de même si le prix de rachat était stipulé payable en annuités, l'import de celles-ci étant toujours le même jusqu'à la fin de la libération.

Escomptée au taux de 3 p. c., la valeur des annuités s'élève à fr. 213,194,982

L'État doit, en outre, acquitter la valeur de 8,41 annuités égales à la moyenne de la garantie d'intérêts payés pour les embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse, cette garantie ayant encore 8,41 années à courir. Escomptée au taux de 3 p. c., la valeur de ces annuités

est de fr. 1,016,402

Ce qui fait un total de fr. 214,211,384

Il faut ajouter la valeur du matériel d'exploitation, du mobilier et de l'outillage, ainsi que des approvisionnements. Nous allons faire connaître les arrangements intervenus à ce sujet.

VIII. — *Prix du matériel d'exploitation, du mobilier et de l'outillage.*

L'Exposé des motifs nous révèle que le Grand-Central estimait son matériel roulant et de traction à 25 millions, et moyennant l'acceptation de ce prix par l'État, il cédait en outre à celui-ci le mobilier et l'outillage des bureaux, ateliers, lignes, etc.

L'État fit une évaluation de ce matériel. Il prit pour base le prix d'achat, mais celui-ci fut ramené à 60 p. c. environ. Le prix de cession du matériel de traction et de transport fut fixé de commun accord à 21 millions et celui du mobilier et de l'outillage à 1 million.

M. le Ministre des Chemins de fer a fait observer à ce sujet que, par le fait d'avoir déduit transactionnellement de la recette nette la moitié de l'intérêt à 3 p. c. du dit capital de 21,000,000 francs, le prix se réduit en fin de compte à 35 p. c. de la valeur d'achat, soit 12,282,000 francs.

Semblablement le fait d'avoir déduit de la recette nette l'intérêt à 3 p. c. du capital de rachat du mobilier et de l'outillage a fait descendre le prix de reprise de ces objets à 58,5 p. c., soit un capital de 584,900 francs.

Le prix des approvisionnements subit une réduction analogue, qui la ramène à 41,5 p. c. de sa valeur d'estimation.

Le prix global du réseau actuel, y compris le matériel et l'outillage, mais non compris les approvisionnements, a été fixé à 236,211,344 francs.

IX. — *Prix total de l'opération conclue avec le Grand-Central.*

Le prix total de l'opération conclue avec le Grand-Central, y compris celui des lignes Anvers-Moerdyk-Breda, a été établi comme suit :

Réseau actuel Grand-Central belge	fr.	236,211,384
Anvers, Moerdyk et Roosendaal à Breda, principal et		
intérêts		32,390,000
Total.	fr.	<u>268,601,384</u>

§ 3. — RACHAT DU RÉSEAU DE CHEMINS DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Comme le constate l'Exposé des motifs, les cahiers des charges des concessions belges ne réservent pas au Gouvernement la faculté de racheter ces concessions; il en est de même du cahier des charges de la section néerlandaise, mais dans les Pays-Bas, une loi permet le rachat des concessions de chemins de fer après vingt années d'exploitation par le concessionnaire et moyennant avis donné un an à l'avance.

Ce réseau est exploité, non par la Compagnie concessionnaire, mais par la Compagnie néerlandaise pour l'exploitation de chemins de fer de l'Etat.

En ce qui concerne la société concessionnaire, le prix de rachat a été basé sur le revenu qu'elle perçoit de ses concessions, c'est-à-dire sur l'import des redevances qui lui sont payées par la compagnie exploitante.

L'accord s'est établi sur un prix calculé sur la base du revenu net moyen perçu par la société pendant les cinq années les meilleures parmi les sept dernières; mais le capital de rachat a été déterminé par des méthodes différentes pour chacune des sections néerlandaise et belge.

Pour la section néerlandaise, dont le rachat peut être décidé par le Gouvernement des Pays-Bas d'après la loi dont nous avons parlé, le prix a été calculé, comme nous l'avons déjà fait observer, conformément à la formule stipulée par cette loi, c'est-à-dire en multipliant par vingt le revenu net moyen des cinq années ci-dessus indiquées et en ajoutant une prime de 15 p. c.

Le prix du rachat du réseau Liégeois-Limbourgeois a été établi comme suit :

Le revenu de la section néerlandaise a été fixé au prorata de sa longueur comparée à celle de la ligne entière, soit à fr. 450,908-16 $\times \frac{17.572^m (1)}{42.398^m + 17.572^m}$
= fr. 132,144-06.

Le capital de rachat, est de fr. 132,144-06 $\times$ 20 plus 15 p. c. du produit fr. 3,039,313 »

Sections belges. — Le revenu des sections belges est représenté par la différence entre le revenu moyen total et celui de la section en Pays-Bas, soit à fr. 1,244,341-47 — fr. 132,144-06 = fr. 1,112,197-41.

Les concessions belges ayant encore à courir 59,898,630 années, le prix de leur rachat a été calculé par la valeur d'un même nombre d'annuités de fr. 1,112,197-41, escomptées au taux de 3 p. c., plus une prime de 15 p. c., ci fr. 35,375,787 »

38,415,400 »

Il a été opéré sur cette somme diverses déductions, dont le montant est de fr. 512,002 »

Reste. . . fr. 37,903,098 »
Soit. . . fr. 37,903,000 »

§ 4. — RACHAT DU CHEMIN DE FER DE LIÈGE A MAESTRICHT.

Ce rachat, qui peut être opéré depuis le 24 novembre 1881, sera effectué conformément à la clause insérée à l'article 77 du cahier des charges de la Commission, ainsi conçu : « On calculera le revenu net et moyen annuel de cinq années d'exploitation, en prenant pour base les cinq années qui auront donné les résultats les plus favorables sur les sept qui auront immédiatement précédé le rachat ; on capitalisera le revenu net moyen à raison de 5 p. c. et à la somme ainsi obtenue, il sera ajouté une prime de 15 p. c.

§ 5. — REPRISE DE LA LIGNE D'ANVERS A GAND.

Le cahier des charges de concession ne prévoyant pas le rachat de cette ligne, l'opération ne pouvait être réalisée qu'ensuite d'un accord entre le Gouvernement et la Compagnie concessionnaire.

Les négociations aboutirent à la conclusion du rachat sur les bases suivantes :

1^o Prise en charge par l'État du service de l'intérêt et de l'amortissement des actions privilégiées et des obligations de la Société ;

2^o Capitalisation, pour la durée restant à courir de la concession, d'une annuité égale à la recette nette moyenne des cinq années les plus favorables prises parmi les sept dernières, augmentée d'une prime de 15 p. c. et diminuée de la somme annuelle nécessaire pour le service des obligations et des actions privilégiées ;

3^o Paiement de la valeur du matériel d'exploitation et de celle des approvisionnements.

L'incorporation de cette ligne dans le réseau de l'Etat et ultérieurement sa transformation en voie à écartement normal présenteront des avantages importants que le Gouvernement a résumés comme suit :

Suppression du transbordement des marchandises ; par suite, arrivée de celles-ci à destination, pour tous les points du pays, y compris la région desservie par ce chemin de fer, avec plus de célérité, d'économie et dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui ;

Suppression des interruptions assez fréquentes et plus ou moins importantes du service des transports de ou vers Anvers par suite de la gelée de l'Escaut ou du charriage des glaçons : ces transports pourront désormais, en pareil cas, pour toutes les localités de la ligne, être dirigés sur Anvers ou expédiés de cette ville, sans transbordement, par les voies de l'Etat ;

Organisation du service des trains de façon à donner la station de Gand-Sud comme tête de ligne à la voie de Gand à Anvers, au grand avantage des relations, tout en maintenant les facilités dont jouissent actuellement les parties de la ville de Gand desservies par le chemin de fer du pays de Waes ;

Unification des tarifs, création de tarifs d'abonnements, d'où il résultera des avantages appréciables pour les populations ;

Unification de l'exploitation ; par conséquent suppression des écritures tenues en double pour les transports empruntant actuellement le réseau de l'Etat et la ligne dont il s'agit ; meilleure organisation du service, etc.

En résumé, les populations du pays de Waes, desservies aujourd'hui par le chemin de fer d'Anvers à Gand dans des conditions d'infériorité notables, jouiront, après le rachat et la transformation de ce chemin de fer par l'Etat, des mêmes avantages et des mêmes facilités que les autres parties du pays. Le commerce et l'industrie de cette région prendront par le fait un nouvel essor, au grand profit des populations desservies et en même temps de la richesse nationale.

L'Etat devra s'imposer un sacrifice pendant les premières années qui suivront la transformation de la ligne, mais le développement constant des transports fait augurer que la dépense à laquelle donnera lieu cette grande amélioration, ne tardera pas à devenir productive pour le Trésor.

Le prix de rachat de la concession d'Anvers à Gand a été déterminé par les calculs suivants :

Recette nette moyenne des cinq années les meilleures parmi les sept dernières. fr.	542,625 43
A ajouter une prime de 15 p. c.	81,393 81
Montant de l'annuité due jusqu'à l'expiration de la concession fr.	624,019 24
A déduire pour établir la partie de cette annuité à capitaliser, la charge annuelle représentant l'intérêt et l'amortissement des 12.726 actions privilégiées et obli- gations de la Compagnie restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1896, jusqu'à la fin de la concession. La durée restant à courir de celle-ci étant, à cette date, de 41 7/12 ans, cette charge est de fr.	269,824 54
RESTE fr.	354,194 70

Capitalisation au taux de 3 p. c. de 41 $\frac{7}{12}$ annuités de 354,494 70. fr.	8,352,615 41
Valeur :	
<i>a.</i> Du matériel d'exploitation et des approvisionnements d'après évaluation contradictoire	4,134,686 25
Total fr.	9,487,301 66
A déduire, la somme de 15,000 francs à retenir à la Compagnie du chef de régularisation de servitudes ou d'insuffisances d'emprises, de manquant d'actes d'acquisitions de terrains ou de procès-verbaux d'abornement, etc. (art. IV de la convention). fr.	15,000 00
RESTE. . . fr.	9,472,301 66
Soit. . . . fr.	9,472,300 »
Import des 12.726 actions privilégiées et des obligations dont l'État a pris la charge fr.	6,363,000 »
Prix total de rachat fr.	15,835,300 »

§ 6. — RACHAT DE LA LIGNE DE GAND A EECLOO.

La reprise de cette concession par le Gouvernement n'a pas été prévue dans le cahier des charges ; les conditions de cette opération devaient donc être établies de commun accord avec la Compagnie.

Les négociations ont abouti à la conclusion du rachat sur les bases suivantes :

1° Le Gouvernement prend à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement des obligations de la Compagnie concessionnaire ;

2° Il paiera à celle-ci :

a. La capitalisation, pour la durée restant à courir de la concession, d'une annuité égale à la recette nette moyenne des cinq dernières années jusqu'en 1895, moins la charge résultant des obligations (la Compagnie a déclaré que les cinq années, 1891 à 1895, étaient les plus favorables de la période septennale se terminant à 1895) ; le capital ainsi établi a été augmenté d'une prime de 15 p. c.

b. Le prix, d'après expertise, du matériel d'exploitation, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements.

Ce rachat du chemin de fer de Gand à Eecloo, d'après les déclarations du Gouvernement, sans être justifié par des considérations aussi importantes que celles qui concernent le chemin de fer d'Anvers à Gand, présentera les avantages suivants :

Cessation de la concurrence faite par cette ligne à celle de l'État pour les transports entre Gand et Bruges, notamment pour le trafic des voyageurs ;

Concentration en mains de l'État de toutes les installations ferrées de Gand, ce qui simplifiera considérablement les études et les travaux que comportent le raccordement du chemin de fer d'Anvers à Gand, mis à la section normale, et l'établissement de la gare destinée à mieux desservir les installations maritimes de Gand ;

Continuation de l'unification des tarifs et de l'exploitation des chemins de fer belges (création de tarifs d'abonnements, etc.) ;

Au point de vue des produits de la ligne, cette reprise sera également favorable au Trésor. Depuis quelques années, les transports confiés au chemin de fer de Gand à Eecloo ont pris une nouvelle extension par suite de la construction de nouveaux établissements industriels dans la région qu'il traverse ; sous l'influence des tarifs de l'État, cette prospérité ne fera que grandir. En outre, on prévoit un nouveau développement des transports lors de la mise en exploitation des installations maritimes de Bruges.

Le prix total de rachat de la concession de Gand à Eecloo a été déterminé par les calculs ci-après :

Recette nette moyenne des cinq années les meilleures parmi les sept dernières fr.	263,053 59
à déduire la charge annuelle représentant l'intérêt et l'amortissement des 4,779 obligations de la Compagnie restant à amortir au 1 ^{er} janvier 1897 fr.	90,542 32
RESTE fr.	172,511 27
Intérêts intercalaires 1 p. c. fr.	1,725 11
Part de la recette nette revenant à la société . . . fr.	174,236 38
Valeur de 54 1/2 annuités de fr. 174,236-38, au taux de 3 p. c. fr.	4,647,937 34
Prime de 15 p. c.	697,490 60
TOTAL. . . . fr.	5,345,427 94
Import des obligations dont le service est repris par l'État, soit 4.779 obligations à 500 francs	2,389,500 »
Prix total du rachat fr.	7,734,27 94
Soit. . . fr.	7,734,600 »

non compris le prix du matériel, du mobilier, etc., dont la valeur d'expertise peut être fixée approximativement à 500,000 francs.

§ 7. — APPRÉCIATION DU PROJET DE LOI.

Le Sénat est appelé encore une fois à marcher à toute vapeur dans la discussion et le vote de lois d'importance capitale.

La Commission a tenu à consigner dans le rapport l'impression pénible que lui cause une procédure contre laquelle le Sénat a souvent protesté.

L'examen du projet de loi, dans la mesure où il peut être fait en égard aux circonstances, a porté principalement sur les questions suivantes :

I. — *La reprise proposée était-elle hautement désirable ?*

Les considérations suivantes semblent prépondérantes dans le sens d'une réponse affirmative à cette première question.

Nous nous trouvons en présence d'une question d'égalité et de bonne justice distributive. « Il y a, disait à ce propos M. le Ministre des Chemins de fer à la Chambre des Représentants, il y a un point sur lequel nous serons d'accord : c'est que le système actuel est indéfendable, celui qui consiste à avoir les deux tiers des lignes entre les mains de l'État, un tiers entre les mains des sociétés ; deux tiers du pays bien desservis, un autre tiers moins bien desservi ; une partie de l'industrie recueillant les fruits des avantages de l'exploitation par l'État, une autre partie en étant privée. L'inégalité complète entre deux parties de notre territoire sous ce rapport n'est pas défendable. »

La reprise semble également désirable comme remède à ce que l'on a pu appeler, non sans quelque raison, l'impuissance de l'État en face de compagnies maîtresses, dans une trop large mesure, de sacrifier l'intérêt général à des préoccupations purement mercantiles.

La reprise s'impose d'ailleurs en fait, à raison de l'enchevêtrement des voies ferrées des sociétés dans celles de l'État : ce qui est une source de luttes et de conflits dommageables.

Enfin, les intérêts généraux du commerce et de l'industrie sont directement et grandement intéressés à la reprise, la principale préoccupation de l'État étant de favoriser le progrès de toutes les branches du travail national et l'importance de son exploitation lui permettant d'apporter, dans les meilleures conditions, son concours à ce progrès.

Au demeurant, les projets de loi actuels ne sont que la continuation d'une œuvre qui a reçu, à maintes reprises, les encouragements en quelque sorte unanimes de la législature.

II. — *Les conditions de la reprise sont-elles acceptables ?*

Certes le rachat, dans les conditions où il est proposé, paraît, à tous points de vue, une bonne affaire pour les compagnies et pour leurs actionnaires. Mais il ne résulte pas de là que l'affaire soit mauvaise pour l'État.

La reprise peut être pour celui-ci le point de départ d'avantages considérables comme la suppression des doubles services qui existent entre certains points et une plus grande impulsion donnée au trafic. Il est donc parfaitement concevable que les deux co-contractants fassent à la fois une affaire profitable.

Il est facile, à la vérité, d'imaginer des conditions plus favorables que celles qu'a consenties l'État, mais ce qu'il faudrait démontrer, c'est que ces conditions pouvaient être obtenues. Or ce que nous savons des négociations nous prouve que l'État a défendu pied à pied les intérêts dont il

avait la sauvegarde et qu'il a finalement obtenu des concessions dont l'importance ne peut être méconnue.

En admettant que l'État ait dû faire certains sacrifices particulièrement onéreux, il faudrait démontrer que ces sacrifices pouvaient être évités sans aboutir à un échec, qu'ils n'ont pas été compensés par des avantages considérables obtenus d'autre part et qu'ils ne seront pas contrebalancés par les bienfaits découlant du résultat qui est atteint.

L'honorable Ministre des Chemins de fer, dans une de ces saillies spirituelles qui lui sont familières, disait à la Chambre : « Lorsque la convention a été conclue après ces longues et laborieuses discussions, au cours desquelles les droits de l'État étaient défendus pied à pied, il s'est élevé un mouvement d'opposition. Dans les rangs des sociétés, on a dit : Vous avez cédé trop, et vous avez peut-être entendu l'écho des débats qui ont eu lieu dans certaines réunions d'actionnaires qui ont jeté la pierre à leurs directeurs.

» Dans nos rangs, à nous, on a dit : Le Gouvernement s'est montré trop souple ; il a trop concédé !

» En présence de cette double opposition, les uns trouvant que l'opération était mauvaise pour les actionnaires, les autres estimant qu'elle était mauvaise pour l'État, je me suis dit : C'est la meilleure preuve qu'elle est bonne ! »

Cette boutade : « Tout le monde est mécontent, donc tout le monde doit être content » traduit, sous une forme paradoxale, cette vérité que l'essence même de toute transaction est l'abandon par chacun d'une partie de son droit : ce que l'on ne fait jamais avec plaisir et sans regret.

Les négociations, nous l'avons vu, étaient d'une extrême complexité. Elles ont été, comme l'a rappelé M. le Ministre des Chemins de fer, aussi longues que laborieuses. Tenons pour certain qu'au cours de ces négociations il a déployé les qualités de haute intelligence, de puissante pénétration que nous lui connaissons, comme aussi cette ténacité, parfois trop grande, à défendre les intérêts de l'État que nous lui avons tous, à de certains moments, plus ou moins reprochée.

Justum ac tenacem propositi virum.

Il a été tenace, mais il n'a pas été intransigeant et il a voulu demeurer juste. Il sait, en effet, que dans un État qui n'est point fondé sur les principes socialistes, l'expropriation même ne peut être à aucun degré une forme de la spoliation. Ceci nous amène à l'examen d'une troisième question.

III. — *N'y avait-il pas des moyens d'aboutir plus énergiques et moins onéreux ?*

On a reproché au Gouvernement, aujourd'hui comme on l'a fait à diverses reprises, notamment à propos de la convention du 31 janvier 1873, relative au rachat par l'État des droits de la compagnie du Grand-Luxembourg, de n'avoir pas employé envers les Compagnies de chemins de fer l'arme de l'expropriation.

Certes, au point de vue de la Constitution et en présence de la généralité de l'article 11 de notre pacte fondamental, il serait difficile de soutenir que l'expropriation d'une concession de chemin de fer fût inconstitutionnelle. Mais on est d'accord pour affirmer qu'aucune loi jusqu'ici n'est applicable à ce cas et qu'une loi spéciale devrait intervenir.

En ce qui concerne cette intervention même, il faut bien reconnaître, au point de vue positif, qu'une loi d'expropriation appliquée aux sociétés par actions et aux valeurs les plus variables de toutes — où il y a des chances très grandes de plus ou de moins à reporter sur un grand nombre d'années — aboutirait à de très graves difficultés.

Au point de vue moral et des engagements pris par l'État envers les concessionnaires, une telle loi serait-elle justifiable? L'État doit respecter les contrats qu'il fait. Agir autrement est contraire à cette loyauté gouvernementale qui est une des qualités les plus nécessaires du pouvoir et qui seule assure à ses représentants le respect et l'honneur. On ne pourrait donc légiférer que pour l'avenir : et alors où est l'intérêt dans le cas présent ?

Au point de vue industriel une telle loi pourrait être pernicieuse et détruire en fait l'association féconde qui a existé chez nous, dans une certaine mesure, entre la puissance de l'État et les efforts privés pour la réalisation de grandes œuvres d'intérêt général. Lorsque chacun se dira : si l'entreprise est mauvaise, le Gouvernement me la laissera ; si elle est bonne, il la reprendra, où trouvera-t-on encore des coopérateurs ?

Au point de vue financier d'ailleurs, une telle loi pourrait être dommageable aux intérêts de l'État : car il est d'expérience en Belgique que l'on paie très cher les biens que l'on exproprie.

Au point de vue social, une telle mesure constituerait une nouvelle et dangereuse extension de l'expropriation pour cause d'utilité publique qu'il faut se garder d'étendre inconsidérément sous peine de verser dans l'erreur collectiviste.

Il ne faut pas oublier d'ailleurs, au point de vue pratique, qu'une loi fût-elle votée, il resterait à l'appliquer. Or on peut affirmer qu'une application au cas présent si vaste et si complexe, entraînerait des lenteurs telles que le but visé ne serait pas atteint.

Ce qui peut être regretté, c'est que les clauses des cahiers des charges en cette matière aient été rédigées sans esprit d'unité, parfois avec imprévoyance et quelque insouciance touchant une éventualité lointaine. Ces circonstances qu'il n'est pas donné à l'État de changer peuvent lui rendre les négociations plus difficiles et peser dans une certaine mesure sur les résultats. Elles expliquent plus d'une concession faite par le Gouvernement. Elles ne peuvent lui être, en équité, imputées à responsabilité.

Quant à employer à l'égard de ses co-contractants des moyens d'une honnêteté douteuse et de conséquence ruineuse pour ces derniers, à pratiquer à outrance ce que l'on a appelé la lutte du pot de fer contre le pot de terre, nous estimons que l'État a bien fait de s'en abstenir. On ne gouverne pas chez nous avec de tels procédés. Il n'est pas sûr d'ailleurs que l'État se fût bien trouvé de cette politique de va-tout consistant à dire au partenaire : « Passez par toutes mes conditions, sinon je vous ruine impitoyablement, vous et vos actionnaires, grands, moyens et petits. »

Au fond, dans cette affaire, une seule voie pratique était possible : la conciliation transactionnelle, après examen complet et discussion approfondie des prétentions respectives, après balance équitable par chacun des avantages réalisables et des sacrifices admissibles, après abandon, partiel tout au moins, de revendications, même justes, mais d'une importance relative ; l'État s'efforçant en outre d'éviter les écueils où il avait deux fois échoué, ne perdant pas de vue le grand bien dont il poursuivait la réalisation et sachant faire, dans une mesure raisonnable, les concessions opportunes.

Il nous paraît que c'est précisément la procédure suivie par l'honorable Ministre des Chemins de fer avec l'habileté et la fermeté, nous n'en doutons pas, qu'il sait déployer en toutes circonstances et qui lui ont permis d'associer, à un si haut degré, dans sa gestion ministérielle, la défense des intérêts financiers de l'État à une constante sollicitude pour le développement de notre commerce et de notre industrie.

L'opération que l'honorable Ministre des Chemins de fer a menée à bien n'ayant pas le caractère d'une opération de pur lucre et imposant à l'État des sacrifices considérables présents et futurs, on est amené à se poser encore la question suivante.

IV. — *Que reste-t-il, après l'opération, des ressources que la Législature demande aux chemins de fer comme élément d'équilibre budgétaire ?*

M. le Ministre des Chemins de fer, avec une entière franchise, a répondu, chiffres en mains, de la manière suivante : « Personne ne soutiendra que la reprise de ces lignes constitue une brillante opération financière, mais elle n'est pas mauvaise, je le démontrerai en citant quelques chiffres.

» Lorsque le Grand-Central aura été repris, si les recettes de 1896 et les frais d'exploitation restent les mêmes, l'intérêt du capital engagé par l'État donnera 3.55 p. c. ; le Liégeois-Limbourgeois donnera 2.71 p. c. ; l'Anvers-Gand, 3.67 p. c., et l'Eccloo-Gand, 3.60 p. c.

» Sans doute, l'État n'exploitera pas comme ces sociétés exploitent : j'évalue à 2 millions les frais d'exploitation en plus qui en résulteront d'ici à un petit nombre d'années ; mais, en supposant même que cette augmentation de dépenses ne soit compensée par aucune augmentation de recettes, le capital de 1,700 millions de francs que l'État aura engagé dans les chemins de fer produira encore 4.20 p. c. d'intérêt.

» Ce n'est pas brillant, mais c'est assez. »

V. *Le Gouvernement ne sera-t-il pas amené à profiter du monopole qui va lui être assuré par la loi nouvelle, pour augmenter les tarifs ?*

M. le Ministre des Chemins de fer a également répondu à ce point dans les termes que voici : « On a cru qu'après avoir fait disparaître la concurrence des lignes concédées, le Gouvernement avait l'intention de relever les tarifs. Il n'en est rien. Les derniers tarifs de voyageurs, qu'on

pourra d'ailleurs discuter dans une quinzaine de jours, à l'occasion de l'examen de mon budget, coûtent à l'État 800,000 francs par an, à cause du nombre plus considérable des trains express et de la diminution du prix de la 3^e classe.

» Pour ce qui concerne les marchandises, il n'entre nullement dans les intentions du Gouvernement de relever les taxes : c'est inutile en ce moment. »

Cette réponse n'a point paru pleinement satisfaisante et M. le Ministre des Chemins de fer jugera bon sans doute de la compléter au Sénat.

Il s'efforcera aussi, nous l'espérons, de dissiper les appréhensions persistantes du commerce anversois à divers points de vue, appréhensions qui se sont vivement manifestées à la Chambre et ont trouvé un écho au sein de notre commission.

VI. Quel est l'état actuel des lignes, des installations et du matériel achetés?

La réponse faite par M. le Ministre des Chemins de fer à la même question adressée par la Section centrale de la Chambre des Représentants a été détaillée. Elle a été insérée dans le rapport de la section. M. le Ministre des Chemins de fer est entré dans de nouveaux détails lors de la récente discussion à la Chambre. Résumant son opinion, il s'est exprimé comme suit :

» Avant de décider la reprise des lignes, je me suis fait rendre exactement compte de la situation par les inspecteurs.

» Voici quelle est la situation.

» Pour toutes les lignes, les voies sont en bon état ; il y a quelques lignes à doubler ; il y a notamment la ligne d'Anvers-Gand à transformer à grande section. Je puis affirmer toutefois que les lignes telles qu'elles existent sont bonnes.

» Pour ce qui concerne les bâtiments, les constructions, les stations et les maisonnettes des gardes, il y a beaucoup à faire, notamment sur certains réseaux. C'est ainsi que, sur les lignes du Liégeois-Limbourgeois, il y a beaucoup de travaux à exécuter, notamment des travaux d'hygiène, qui nécessiteront des dépenses importantes. Cela n'est pas douteux si on veut mettre les lignes reprises au même niveau que celles de l'État. Cependant, l'exécution de tous ces travaux ne sera pas l'affaire d'un jour ; il faudra y consacrer une partie des ressources du budget extraordinaire pendant une dizaine d'années.

» J'ai annoncé à la section centrale, et je suis certain de rencontrer une approbation unanime sous ce rapport, que je commencerai dès le premier jour par les travaux d'hygiène, qui seront exécutés au commencement du printemps prochain.

» Quant au matériel roulant, la question doit être examinée au point de vue des voitures, des wagons et des locomotives.

» J'ai entendu dire souvent, avant le dépôt du projet de loi, que les voitures du Grand-Central étaient meilleures que celles de l'État. Je ne l'entends plus dire depuis le dépôt...

» Je suis certain que nous pourrons encore nous servir des voitures du Grand-Central.

» Il y a un grand nombre de wagons de types démodés. En résulte-t-il qu'il faudra les démolir? Nullement! Je crois qu'ils doivent être maintenus et affectés à des services spéciaux.

» La situation des locomotives n'est pas brillante : il y a 202 locomotives et je reconnais que des locomotives... (*Interruption de M. Denis.*)

» Il y a des démolitions à faire, notamment parmi les 50 locomotives pour trains de voyageurs.

» Mais je suppose que tout doit être démoli, que les 202 locomotives ne puissent rester en service sur les lignes de l'Etat. Les locomotives du Grand-Central ont coûté 12 millions en chiffres ronds et nous en avons fait reprise d'après différentes concessions faites par le Grand-Central.

» D'abord le prix du matériel a été fixé à 60 p. c. du prix d'achat, mais par suite de la concession sur les intérêts, le prix ne s'élève qu'à 35 p. c., soit 4,200,000 francs. »

» Je suppose que vous démolissiez tout du premier jour. On ne peut pas perdre de vue que le matériel démoli vaut un sixième du prix du matériel neuf, de sorte que ce matériel vaut, comme mitraille, la somme de 2 millions.

» La différence sera compensée par la valeur des voitures qui est supérieure à 35 p. c.

» Mais il est certain que la démolition des locomotives à marchandises n'est pas nécessaire. Si tout était aussi mauvais qu'on le prétend, l'exploitation des lignes du Grand-Central n'aurait pas été faite depuis plusieurs années presque sans accidents.

» L'honorable M. Denis m'interrompait tout à l'heure en disant que, parmi les locomotives, il y en a qui ne sont pas de première jeunesse!

» J'ai respectueusement souri lorsque la section centrale m'a posé cette question : Quel est l'âge des locomotives? (*Rires.*) Cela ne dit rien du tout : si vous vous servez peu d'une locomotive, elle peut durer cent ans ; à double équipe, elle servira la moitié moins de temps qu'à équipe simple. Si vous la réparez constamment, comme le font les compagnies, elle peut durer toujours ; l'âge d'une locomotive, cela ne dit donc absolument rien. »

VII. *Quels sont les travaux que le Gouvernement entend exécuter pour l'aménagement à tous les points de vue des lignes à reprendre ?*

M. le Ministre des Chemins de fer a signalé les principaux travaux. Sa réponse à la question précédente nous fait connaître, d'une manière générale, l'intention du Gouvernement de procéder par étapes en commençant par les travaux d'hygiène. La Commission ne peut que se rallier à cette façon de procéder.

Elle estime qu'un plan d'ensemble nettement délimité, excluant les travaux de luxe, est nécessaire afin d'éviter les surprises et les entraînements et de proportionner les efforts à la situation financière du pays.

VIII. *L'opération du rachat, en même temps qu'elle fait entrer dans le domaine de l'État une valeur considérable, grève notre dette publique de charges fort grandes. N'y a-t-il pas lieu de prendre des mesures pour assurer l'amortissement dans des conditions de nature à mettre l'État, à l'époque où les lignes lui seraient revenues sans bourse délier, dans une situation semblable à celle qui eût été la sienne s'il n'avait pas opéré le rachat ?*

Cette question concerne spécialement M. le Ministre des Finances. Les précédents qu'il a posés dans la question de l'amortissement sont de nature à faire espérer qu'il tiendra compte du point de vue qui lui est signalé. Il semble évident que si les exploitations étrangères, continuant à amortir leur capital, arrivent un jour à une situation qui leur permette d'opérer des dégrèvements de tarif très considérables, l'État belge, s'il amortit peu ou point, se trouvera dans une situation difficile, dont notre industrie et notre commerce pourront souffrir.

IX. *N'est-il pas désirable, comme l'a demandé à la Chambre l'honorable M. Fris, qu'une comptabilité spéciale des lignes reprises soit inaugurée, afin de permettre au Gouvernement et à la Législature de se rendre facilement compte des résultats de l'opération actuelle ?*

La commission estime que cela est possible et serait avantageux.

Elle saisit cette occasion pour appeler l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer sur la nécessité de faciliter aux membres de la Législature le moyen de se rendre plus aisément un compte exact de l'entreprise générale des chemins de fer, — un compte se rapprochant davantage, dans la mesure pratiquement possible, du bilan des entreprises industrielles similaires.

X. *L'exploitation du réseau unifié des chemins de fer par l'intermédiaire des Compagnies fermières est-elle une éventualité à prévoir et à désirer ?*

L'honorable M. Helleputte a consacré une grande partie de son rapport à mettre en relief les avantages de ce système des compagnies fermières et la Section centrale de la Chambre des Représentants a exprimé l'opinion qu'il y avait lieu de réserver ce point.

L'honorable Ministre des Chemins de fer a vivement combattu la tendance qui s'est manifestée en déclarant que « le jour où l'on prendrait une telle décision, l'heure de la décadence industrielle et commerciale aura sonné. »

D'autre part, l'honorable M. Woeste a opposé aux réserves de la Section

centrale, réserves qu'il est porté à considérer comme platoniques, l'argument de fait et le dilemme suivant : « Ou bien les chemins de fer qui sont repris ou, si vous le voulez, l'ensemble des chemins de fer de l'État continueront à constituer, pour le Trésor public, une opération très fructueuse, et alors l'État ne cessera pas de dire : Les millions que les chemins de fer me procureront, j'en ai grand besoin pour la marche des services publics, pour l'exercice de mes attributions; ces millions, je les garde, ne me les enlevez pas; si vous me les enlevez, je ne puis plus faire face aux dépenses qui m'incombent! ou bien, au contraire, l'opération deviendra mauvaise, par suite des circonstances que je touchais tout à l'heure, par suite des difficultés que rencontrera l'écoulement de nos marchandises en dehors, et alors, si l'affaire devient mauvaise, nous ne trouverons pas de compagnie qui soit disposée à reprendre ou, tout au moins, à exploiter les chemins de fer. »

Le temps a manqué à la Commission pour se livrer à un examen approfondi de cette question. Les aspects en sont multiples. Une partie seulement de ces aspects a été mise en lumière par l'honorable rapporteur à la Chambre. La Commission est portée à considérer la solution préconisée comme peu pratique et en tout cas prématurée.

* * *

La Commission ne doute pas que le Sénat ne se rallie avec empressement à toutes les mesures prises ou annoncées dans le but de résoudre d'une manière favorable les questions concernant le personnel des lignes annexées, en sauvegardant la situation du personnel actuel des lignes de l'État.

A la majorité de six voix contre deux elle vous propose d'adopter les deux projets de loi soumis à vos délibérations.

Le Rapporteur,
Chevalier DESCAMPS.

Le Président,
Baron PAUL BETHUNE.