
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MAI 1870.

Convention relative à divers chemins de fer concédés (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. SAINTELETTE.

MESSIEURS,

La convention soumise à votre appréciation a pour objet l'exploitation de 1,151 kilomètres environ de chemins de fer, dont 601 livrés à la circulation depuis quelque temps déjà, et 550 environ que les populations intéressées sont désormais certaines de voir exécuter.

C'est, quant aux proportions, l'acte le plus considérable qui ait été posé en matière de travaux publics depuis les lois du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837.

La portée en est celle-ci : augmenter de plus du double le réseau de l'exploitation par l'État, sans ajouter aux charges du Trésor national ; écarter de l'exploitation par l'État des difficultés qui commençaient à devenir sérieuses et, cependant, ne point léser les intérêts du public.

Elle doit donc être considérée sous deux aspects distincts : du point de vue des intérêts du public, ou, si l'on veut nous passer cette expression, des consommateurs de transport ; du point de vue des intérêts de l'État.

Qu'en matière de voies de communication, et pour ce qui concerne l'exploitation, aussi bien que pour ce qui est de l'installation, l'homogénéité des conditions soit d'un grand prix pour le public, nous n'avons pas à le démontrer longuement. Il n'en est pas des transports autrement que des échanges. Facilitez les transactions et, quel qu'en soit l'objet, vous en augmentez le nombre et l'importance. Quand, pour expédier une marchandise d'un bout à l'autre du pays, il fallait avoir affaire à un grand nombre de compagnies, s'inquiéter de leur entente

(1) Projet de loi, n^o 169.

(2) La section centrale, présidée par M. VANHUMBÉCK, était composée de MM. VERMEIRE, DE MACAR, ANSIAU, DESCAMPS, SAINTELETTE et DEWANDRE.

ou de leur mésintelligence, s'enquérir des directions convenues entre elles et de la longueur du parcours, s'informer du tarif en vigueur et de son application, se procurer, après beaucoup de temps perdu, un renseignement qui, le plus souvent, manquait de précision, le mouvement à longue distance était presque nul sur les chemins concédés. Toute opération de quelque importance et de quelque durée était difficile sinon impossible.

Les fusions d'exploitation ont modifié cet état de choses; elles ne l'ont pas fait disparaître. L'agglomération procure les avantages de l'homogénéité aux habitants de la zone agglomérée, mais seulement pour les échanges qu'ils font entre eux, non pour ceux qu'ils font avec les habitants des autres zones. Les inconvénients du fractionnement sont moins excessifs, parce que la fraction est plus forte; ils restent considérables. Aujourd'hui encore, l'activité des échanges entre plusieurs des plus riches parties du pays est subordonnée à l'entente des exploitants de chemins de fer, entente incomplète, laborieusement obtenue, sans cesse remise en question par quelque incident étranger aux intérêts du public. Aujourd'hui encore, le nombre, la variété, la mobilité, les complications des tarifs de transport embarrassent et raréfient les transactions commerciales entre les habitants des zones exploitées par des compagnies différentes.

Mais ce n'est pas seulement l'extension des relations commerciales qu'entrave la diversité des exploitations. Elle agit même sur la production. Les tarifs intérieurs des chemins concédés ne sont point identiques; plusieurs sont plus élevés que celui de l'État. De là, entre les principales parties du pays, dans les frais de transport des matières premières mises en œuvre ou des produits fabriqués, des différences, en quelque sorte artificielles, qui ont tous les inconvénients des droits protecteurs. Car elles provoquent l'établissement d'usines dans des localités où elles ne peuvent acquérir qu'une prospérité factice, et elles empêchent d'en installer là où elles seraient appelées à une activité durable.

Le sentiment de la justice n'est-il pas blessé, d'ailleurs, de cette inégalité de traitement, quant au régime des transports, entre les citoyens d'un même pays? L'État ne doit faire pour aucun ou il doit faire pour tous. S'il entreprend de procurer le transport, ne doit-il pas, à quelque combinaison qu'il ait recours, concession ou régie, le fournir à tous aux mêmes conditions?

Mais l'homogénéité des conditions ne fait pas, à elle seule, tout le mérite d'un régime de transports. Le taux plus ou moins élevé des prix y est chose essentielle à considérer. Dès-lors se pose une question nouvelle. En cette matière, la libre concurrence conserve-t-elle toute son efficacité ou bien des faits spéciaux autorisent-ils à n'en pas tenir ici un aussi grand compte qu'on fait ailleurs?

Ce serait une grande erreur que d'assimiler absolument aux autres industries le transport par les voies ferrées. Il offre évidemment des caractères tout exceptionnels. À la différence des routes et des canaux, les chemins de fer ne comportent, jusqu'à présent du moins, ni la séparation des divers éléments du transport, ni la pluralité d'entreprises pour quelqu'un de ces éléments. Dans un intérêt prépondérant, celui de la sécurité publique, on a, jusqu'à présent, laissé indissolublement unis dans les mains d'un même et d'un seul entrepreneur, la voie, la traction et le matériel du transport. Peut-être les progrès de l'exploitation feront-ils, quelque jour, accepter par le public, une autre organisation, mais

aujourd'hui, et vraisemblablement pour longtemps encore, il n'y a, sur un même chemin, de concurrence possible, ni entre les différentes voitures d'un même train, ni même d'un train à l'autre. Pour toute l'exploitation dont un chemin est susceptible, pour toutes les sortes de transport comme pendant toute la succession des heures, il n'y a qu'une seule et qu'une même entreprise.

La concurrence ne se peut donc produire qu'entre les chemins. Même en ces termes, elle a des limites assez restreintes. Et d'abord, il faut évidemment distinguer ici entre les grands parcours et les courtes distances. Sans doute, il serait absurde de nier qu'entre Paris et Cologne il y ait place pour plusieurs lignes, mais il n'y aurait guère plus de raison à prétendre qu'entre Forest et Loth, on puisse rationnellement établir plus d'une communication par rails. Le trafic intermédiaire ou de gare à gare subit donc nécessairement la loi du monopole. En second lieu, pour les transports entre de grands centres, il faut bien reconnaître que le dernier mot appartient invinciblement à la ligne qui, industriellement, est la plus courte. C'est ce que prouve d'une façon péremptoire l'histoire de nos transits. L'action de la loi de concurrence est donc ici étroitement circonscrite.

Mais ce qui peut en annihiler complètement l'énergie, c'est la configuration des tracés concurrents. Si, dans la mesure que nous venons d'indiquer, on peut admettre la possibilité d'une lutte entre deux lignes n'ayant d'autres points communs que ceux du départ et de l'arrivée, il faut bien reconnaître qu'il en est tout autrement de deux réseaux qui, s'enlaçant et s'entrecroisant avec de nombreux points de contact, ont chacun, l'un à l'égard de l'autre, du trafic à recevoir et du trafic à transmettre, partant des sacrifices à offrir et des concessions à demander. La dépendance exclut la concurrence et, quand des rivaux ont tant et de si grandes raisons de se ménager, il est impossible que la lutte soit sérieuse. Or il vous suffira de jeter un coup d'œil sur la carte qui vous a été distribuée pour vous convaincre que telle est bien la situation faite à plusieurs de nos réseaux, surtout au réseau de l'État et à celui dont nous nous occupons, et vous n'ignorez sans doute pas que la menace de rompre les relations dites de service mixte est l'argument favori des compagnies, lorsque, de la part de l'exploitation de l'État, elles rencontrent quelque résistance à leurs prétentions.

La diversité d'exploitations ne compense donc point, par les avantages qui, d'ordinaire, sont le fruit de la libre concurrence, les inconvénients nés du défaut d'homogénéité, et c'est avec sa sagacité habituelle que l'opinion publique s'est prononcée, depuis quelque temps déjà, en faveur de l'unification des réseaux.

Il ne s'agit donc plus que de savoir entre les mains de qui, de l'État ou des compagnies, doit se faire l'unification.

Posée par la presse, il y a plus d'un an, la question a été sans hésitation résolue par le sentiment national dans le même sens qu'elle l'eût été par vous.

Et, d'abord, abstraction faite du point de vue économique, une foule de graves considérations militent en faveur de la concentration dans les mains de l'État de l'exploitation des grandes voies de communication établies entre les diverses parties du royaume. Il importe à la sécurité du pays, à l'indépendance des populations, à la dignité des pouvoirs publics, à tous nos grands intérêts nationaux, que ce puissant instrument de progrès et d'influence échappe à la

domination exclusive de l'esprit mercantile. L'honneur de la Belgique exige que l'État achève l'œuvre qu'il a si courageusement entreprise dès 1834, et que, depuis lors, il a poursuivi avec un constant succès.

Mais, même à ne prendre garde qu'aux intérêts matériels, le choix à faire ne peut donner lieu à de grandes hésitations entre l'État et les compagnies.

Puisque l'exploitation des chemins de fer subit la loi du monopole plutôt que celle de la concurrence, il y a moins et de moins grands inconvénients à confier ce monopole à l'État plutôt qu'à laisser les compagnies s'en emparer.

D'abord, l'unification se faisant entre les mains de l'État, le pays reste maître du régime des transports. Comme il a sur l'État une influence immédiate et prépondérante, il a la certitude que sa voix sera écoutée, que ses conseils seront entendus, que ses légitimes réclamations seront accueillies. Au contraire, l'unification se faisant entre les mains des compagnies, le pays aliène, et pour longtemps, la direction de ses destinées économiques.

Car, il ne faut pas s'y tromper, le régime des transports exerce, de nos jours, sur le travail industriel et les relations commerciales, une action prépondérante, incomparablement plus forte que l'action du régime douanier. Les chemins de fer surtout peuvent, dans la plus large mesure, seconder ou contrarier la politique commerciale d'un Gouvernement. Et, non-seulement, il dépend d'eux de faire valoir ou d'annihiler les stipulations du traité de commerce le mieux conçu, mais, comme leurs tarifs se prêtent à des combinaisons d'une variété infinie, il n'est guère de groupe producteur ou de centre commercial dont la fortune, même pour les opérations à l'intérieur, ne soit, en quelque sorte, dans leurs mains.

Exclusivement préoccupé du bien public, l'État se laissera toucher par des considérations auxquelles les compagnies n'auraient aucune raison de faire accueil. Ainsi, par exemple, l'État aura bien plus de souci, que ne feraient les compagnies, de la concurrence des pays étrangers. A se laisser distancer dans la voie du progrès, il n'y aurait pour les compagnies qu'une perte d'argent; mais, pour l'État, il y aurait, à la fois, une perte d'argent et une perte d'influence.

Et, en même temps que la volonté, l'État a le moyen de faire mieux que les compagnies. Le trésor public sera toujours, quoi qu'il arrive, un bailleur de fonds, moins exigeant, et à bon droit, que des actionnaires. L'État peut et même doit, dans une certaine mesure, postposer l'intérêt du Trésor à l'intérêt public, et diminuer le profit net pour augmenter le service rendu, mais jamais les actionnaires des compagnies n'acceptent, comme l'équivalent des dividendes auxquels ils prétendent, les facilités accordées à leurs clients.

Pour l'État, la considération du bien public est et doit être prépondérante; pour les compagnies, elle ne vient et ne peut venir qu'en second ordre. Satisfaire le public est un but pour l'État; pour les compagnies, ce n'est qu'un moyen. A quelque point de vue donc que l'on se place, la réflexion convainc qu'aucune objection sérieuse n'est à élever contre l'idée de l'unification des exploitations entre les mains de l'État, et, dès lors, l'occasion s'offrant de faire un pas dans cette voie, le Gouvernement n'avait aucune raison de se refuser à négocier.

Vous savez comment s'est constitué le réseau exploité par la Société générale. Ce n'est point d'un seul jet et par la concession d'un ensemble de lignes destinées à desservir toute une zone spéciale, distincte du périmètre du réseau

de l'État. Tout au contraire. Contraintes de chercher dans les longs parcours un élément de succès qui leur faisait primitivement défaut, des lignes d'apparence inoffensive se sont réunies; puis, d'habiles soudures ont fait des artères principales de voies qu'on n'avait voulu concéder qu'à titre d'embranchements, des chemins, d'abord exclusivement industriels, ont été convertis en têtes de lignes, les issues des principaux groupes de production ont été cernées avec un grand art, et, de la sorte, on est arrivé insensiblement à s'installer au cœur de la zone desservie par les chemins de l'État, à en transformer, grâce à des raccourcissements, les lignes auxiliaires en lignes concurrentes, à y organiser tout un système de dérivations du trafic.

D'après les documents de la Société générale d'exploitation, le trafic pour l'année 1868 et sur une longueur développée de 771 kilomètres, s'est élevé en marchandises de petite vitesse à 5,570,593 tonnes. La donnée correspondante sur le réseau de 863 kilomètres exploité par l'État est de 6,645,281 tonnes. Par ce rapprochement, vous jugerez de l'importance de la combinaison et de son avenir.

Quand deux réseaux de chemins de fer se rencontrent dans de semblables conditions, il n'y a point de terme moyen possible entre une lutte à outrance ou une paix équitable.

C'est la pensée de paix qui a prévalu.

Voici de quelle façon.

Les négociations ont été engagées entre l'État, la Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut et la Société générale d'exploitation des chemins de fer. Celle-ci n'y a pris part que pour déclarer qu'elle acquiesçait, en ce qui la concernait, à la reprise par l'État de l'exploitation des lignes dont il s'agit ainsi qu'à la cession du matériel roulant et des objets mobiliers et d'approvisionnement. En présence de cette déclaration, il n'y a pas lieu de se préoccuper du sort des conventions d'exploitation dont la plupart des chemins repris avaient été l'objet entre les deux sociétés. Ce n'est plus qu'une affaire à régler entre elles.

Les engagements principaux que contracte, envers l'État, la Société des bassins houillers sont très-nettement définis par les art. 1 et 2 du chap. I^{er}, 17 et 18 du chap. II.

La société promet de remettre à l'État, à fin d'exploitation :

A. Le 1^{er} janvier 1874, un ensemble de lignes de 604 kilomètres ;

B. Au fur et à mesure de leur achèvement, d'autres lignes dont le développement peut être estimé à 550 kilomètres environ.

Le premier de ces groupes se compose :

A'. De chemins concédés dont la propriété appartient à l'État et relativement auxquels les concessionnaires ou leurs ayants cause n'ont qu'un droit mobilier à la perception de péages ;

A''. De chemins particuliers ou d'accès construits par des exploitants de mines de houille, en vertu de l'art. 12 de la loi du 2 mai 1837 sur les mines, et qui, en principe, en restent la propriété privée. Ici, la société des bassins houillers

cède à l'État, non plus seulement le droit à l'exploitation, mais tous les droits qui peuvent résulter à son profit des divers contrats passés avec les exploitants.

Aux termes de l'art. 9, le Gouvernement peut exiger que la société, en tant qu'elle n'aurait que l'usage de ces chemins de fer, en achète la propriété pour et au nom de l'État.

Le second groupe comprend :

B^r. Celles des lignes concédées à la société des bassins houillers ou à ceux dont elle est aujourd'hui l'ayant cause, qui restent encore à construire ;

B^v. Divers embranchements que lui concède le traité même et qui, pour la plupart, sont destinés à raccorder aux lignes principales des mines, des carrières, des usines.

Tous les chemins de ce second groupe seront à simple voie.

Les art. 3 à 16 du chapitre I^{er} définissent les conditions dans lesquelles sont remises à l'État les lignes qui forment l'objet du premier groupe.

Le chapitre III règle les conditions d'exécution des lignes qui forment l'objet du chapitre II.

Les voies doivent être livrées en bon état d'entretien. Pour celles du premier groupe, la société s'engage à consacrer à ce service, en 1870, une somme au moins égale à la dépense effectuée de ce chef en 1869, et, en outre, à payer à l'État une somme de six cent mille francs. Pour celles du second groupe, la société reste chargée de l'entretien jusqu'à la réception définitive qui ne peut avoir lieu qu'un an après la réception provisoire.

Quant aux compléments d'installation des lignes du premier groupe, voici le parti qui a été adopté. La société des bassins houillers fait la dépense estimée à 3 millions, mais elle ne la fait qu'à titre d'avance et elle en est remboursée au moyen d'une annuité de quatre et demi pour cent que l'État lui servira pendant soixante-dix ans, à partir du 1^{er} janvier 1872.

Sur l'usage des stations et parties de railway communes, les parties ont eu recours à diverses combinaisons.

Quant au premier groupe, la société des bassins houillers conserve, en principe, la situation qui lui était faite antérieurement. Exceptionnellement, elle est, en ce qui concerne quelques points, admise à se libérer de toute obligation de ce chef, par le versement d'une somme de 500,000 francs.

Quant au second groupe, il y a un forfait absolu. La société des bassins houillers sera déchargée de toute obligation de ce chef envers l'État, moyennant paiement d'une somme de 5 millions de francs, exigible par versements mensuels de 100,000 francs à dater du 1^{er} août 1870.

Le matériel roulant, le matériel mobile des gares, le mobilier sont repris par l'État, après évaluation ou constatation, et payés au choix de l'État, au comptant ou au moyen d'une annuité de 4 1/2 p. % à servir pendant soixante-dix ans. L'exposé des motifs du projet de loi évalue à environ 18 millions la somme dont l'État devra, de ce chef, tenir compte à la société des bassins houillers.

Voilà pour l'exploitation.

De plus, la société des bassins houillers s'engage à construire toutes les lignes

du second groupe, sans aucune intervention directe de l'État, dans l'ordre qui lui sera indiqué et aux époques qui lui seront assignées.

Les engagements corrélatifs pris par l'État envers la Société sont exprimés dans le chap. IV.

L'État se charge de l'exploitation des lignes du premier et du second groupe aux conditions ordinaires d'entretien de la voie et de ses dépendances, d'exécution des travaux d'extension et d'amélioration, de fourniture de matériel.

La question si importante du régime des transports est réglée par l'art 42. Cette disposition nous paraît suffisamment réserver l'avenir et nous croyons pouvoir l'entendre en ce sens que, dans la mesure de la loyauté, l'État garde la plus entière liberté d'allures.

Nous arrivons à la question la plus grave, celle de la rémunération allouée à la société des bassins houillers. Elle fait l'objet des art. 44, 45, 46, 47, 48 et 49.

Vous avez aperçu tout de suite la nature de cette rémunération. Ce n'est point un fermage mais un droit à un prélèvement sur le montant de la recette brute.

La recette brute annuelle se calcule non point par ligne mais sur l'ensemble des lignes. De là, cette conséquence qu'une compensation favorable à l'État s'établit entre les diverses parties, construites ou à construire, anciennes ou récentes, bonnes ou médiocres, du réseau dont il s'agit.

Le prélèvement, déterminé par kilomètre et par an, ne peut pas dépasser 7,000 francs, aussi longtemps que la recette brute n'excède pas 18,000 francs.

Au delà de cette base, le prélèvement de la société des bassins houillers s'accroît de la moitié de l'excédant, mais seulement jusqu'à concurrence de 8,000 francs, de telle sorte que si l'ensemble du réseau arrivait à produire plus de 34,000 francs par kilomètre, l'État, en sus des 19,000 francs, qui lui seraient attribués dans ce chiffre, aurait droit à tout l'excédant.

Ces stipulations paraissent équitables. Le prélèvement annuel de 7,000 francs par kilomètre correspond, au taux de 5 p. %, à un capital de 140,000. Il est jusqu'à présent peu de chemins de fer qui, dans notre pays, aient été construits pour un prix moindre, et il est permis de penser que si l'État avait dû ou devait exécuter lui-même la plupart des lignes dont l'exploitation lui est ici cédée ou promise, il ne l'eût pas fait ou ne le ferait pas à de meilleures conditions.

Le rapport de la dépense à la recette brute sur le réseau actuel de l'État a été, pendant l'exercice 1869, de 55 90, approximativement, p. %. D'après ce, pour que l'opération laisse l'État indemne, il suffit que, dès 1871, la recette brute atteigne le chiffre de 18,000 francs par kilomètre.

Or, ce résultat n'a rien d'improbable. La société générale d'exploitation dit avoir réalisé, pendant l'exercice 1868, qui, cependant, a été bien mauvais, une recette kilométrique de 15,156 francs. Elle compte, pour 1869, sur un revenu kilométrique de 20,000 francs. Elle a communiqué des documents dont la sincérité ne peut être suspectée. Ces documents ont été soigneusement étudiés et, d'après certaines lois dont l'observation des phénomènes du trafic paraît attester exactitude, il y a lieu de compter, pour 1871 et quant au premier groupe, sur un revenu brut de 21,000 francs. Cet état des choses se modifiera-t-il, quand, le

second groupe étant complètement livré à la circulation, ce qui n'arrivera guère avant trois ans, c'est du réseau tout entier qu'il s'agira. Nous ne le pensons pas. Il nous paraît que la plupart des lignes du second groupe acquerront promptement un trafic propre considérable, en même temps qu'elles constitueront, pour l'ensemble, de très-utiles affluents. Enfin, il faut bien tenir compte des réactions de trafic qui résulteront d'une liaison plus intime entre le réseau actuel de l'État et celui dont l'exploitation lui est remise.

Du reste, le Gouvernement ne s'est pas contenté des espérances qu'inspire l'affaire elle-même. Il a exigé et obtenu sans difficulté la garantie d'une recette brute, dont le *minimum* kilométrique a été fixé, pour l'année 1871, à 21,000, et, pour chacune des deux années suivantes, à 22,000 francs.

Mais il importe de remarquer d'une part, que cette garantie n'est donnée que pour les lignes du premier groupe et, d'autre part, que toute avance faite de ce chef par la société des bassins houillers, devrait lui être complètement remboursée par l'abandon, jusqu'à due concurrence, de la partie des sommes attribuées à l'État qui dépasserait, dans les années ultérieures, le chiffre de 13,000 francs par kilomètre.

Quant aux frais d'exploitation, deux choses sont à considérer. La Société générale d'exploitation dit avoir exploité, en 1868, au taux non pas de 53.90 p. *o*/_o, mais à celui, plus modéré, de 51 p. *o*/_o. Il est bien vrai en thèse générale, que l'exploitation par l'État est soumise à de plus grandes exigences qu'une exploitation particulière, mais cela n'est pas exacte de l'exploitation de lignes industrielles telles que la plupart des embranchements concédés par la convention. En second lieu, il est évident que la fusion, en autorisant l'État à diriger les transports par la voie qui lui paraîtra la plus avantageuse au service de l'exploitation, et en augmentant l'effet utile possible du personnel et du matériel des transports, amènera dans l'ensemble des dépenses de l'exploitation une économie dont l'État recueillera les fruits sur l'ancien aussi bien que sur le nouveau réseau.

Vous l'avez vu plus haut : au delà de 18,000 francs, l'excédant de la recette brute se partage par moitié entre l'État et la société. C'est le tantième de répartition adopté dans les conventions conclues avec les concessionnaires des lignes de Tournai-Jurbise, Bruxelles-Lille-Calais. Mais, à la différence de ce qui est stipulé dans les cahiers des charges de ces lignes, ce partage qui, d'ailleurs, ne commence ici qu'après 18,000 francs, cesse dès qu'est atteint le chiffre de 34,000

C'est le moment de vous faire remarquer que si la part totale de la Société dans la recette brute atteignait, cinq années de suite, le chiffre *maximum* de 15,000 francs, elle resterait fixée à ce taux pendant toute la durée de la concession. Ceci n'est que de toute justice, puisqu'il n'est guère vraisemblable qu'après cinq ans, il puisse se produire, dans le trafic, des fluctuations assez fortes pour faire retomber la recette au-dessous de 34,000 francs.

Les stipulations que nous venons d'analyser sont accompagnées des clauses de garanties d'une loyale exécution que comportent habituellement les traités de partage de recette brute, et aussi, de quelques dispositions spéciales justifiées par les circonstances du fait.

Il se peut que l'État ait, quelque jour, intérêt à écarter le contrôle de la

société des bassins houillers. Dans cette prévision, le Gouvernement a fort sagement stipulé le droit de pouvoir, à toute époque, convertir en annuités la part de la Société dans le produit brut.

Les annuités, reportées au kilomètre, seront, le cas échéant, égales à la part kilométrique acquise à la société pour la dernière année écoulée, augmentée de 500 francs par kilomètre, pour chacune des années suivantes, jusqu'à concurrence de 15,000 francs.

Il va sans dire que l'annuité, variable ou fixée, ne prendra fin que par l'expiration successive des diverses concessions de péages accordées à la société des bassins houillers ou à ceux dont elle est l'ayant cause.

Voilà donc analysée, dans ses traits principaux, la convention dont l'approbation vous est demandée.

Sans doute, il y aurait de la témérité à affirmer que, en toute éventualité, elle n'emportera pour l'État aucun sacrifice direct. Les opérations de ce genre, pas plus d'ailleurs que la plupart des affaires de chemins de fer, ne se prêtent à une supputation mathématiquement exacte des résultats qu'on s'en promet. Mais, d'une part, il faut le reconnaître, le Gouvernement s'est soigneusement défendu de tout entraînement et a restreint, dans la mesure de la prévoyance humaine, la part de la mauvaise fortune. D'autre part, il ne faut pas perdre de vue qu'à laisser se prolonger la situation présente, il y aurait pour le revenu du réseau actuellement exploité par l'État, un danger sérieux et considérable.

Et, en même temps qu'il éloigne définitivement toute préoccupation fâcheuse à ce sujet, le contrat du 25 avril 1870 assure, sans l'intervention directe du trésor public, la prompte exécution d'embranchements que nous considérons comme destinés, pour la plupart, à exercer sur le trafic de nos voies ferrées, et aussi sur le développement de nos industries, une très-énergique action. Acte important en lui-même, et peut-être plus encore en ce qu'il prouve que l'unité d'exploitation n'a rien d'incompatible avec la construction de lignes nouvelles.

Aussi, Messieurs, la Chambre a-t-elle accueilli le projet de loi avec une satisfaction marquée. C'est ce qu'atteste le dépouillement des procès-verbaux de vos sections.

La 1^{re} section a adopté le projet de loi, sans observations et à l'unanimité.

Dans la 2^e section, la discussion générale a donné lieu à la proposition suivante :

« Un membre demande que le projet de loi soit renvoyé à une commission spéciale laquelle ferait un rapport à la Chambre pour l'ouverture de la prochaine session. »

« La proposition est rejetée par cinq voix contre une.

« Un membre ayant demandé d'assigner le sens précis du dernier paragraphe de l'art. 17, le Ministre, présent à la section, a fait remarquer que son droit consiste uniquement à modifier en tout ou en partie ces lignes, afin d'éviter les doubles emplois, mais non à les supprimer. »

Le projet de loi est adopté par cinq voix contre une.

Dans la 3^e section, la discussion générale a donné lieu aux observations suivantes :

« La section est d'avis de charger le rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur la pétition qui a été adressée aux membres de la Chambre et du Sénat par la Compagnie du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

» La section charge également son rapporteur de s'enquérir des intentions du Gouvernement au sujet du personnel actuellement en fonctions sur les lignes qu'il s'agit de reprendre.

» Un membre demande que, sous le n° 8 de l'article relatif aux concessions nouvelles, le chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies, par le Rœulx, porte le libellé suivant :

Un chemin de fer d'Houdeng-Goegnies à Jurbise, par le Rœulx, avec embranchement vers Soignies, lequel avait été décrété par la loi de 1865.

Le projet de loi est adopté à l'unanimité.

La 4^e section a adopté le projet de loi à l'unanimité. Un membre s'est abstenu.

Dans la 5^e section, la discussion générale a porté sur les points suivants :

La section considère comme essentiellement favorable aux intérêts généraux du pays le projet en question. Elle entrevoit le moment où le Gouvernement, persévérant dans la voie où il entre si largement, soit, tôt ou tard, amené à une exploitation uniforme ayant pour conséquence l'unification des tarifs de toutes les voies ferrées du pays. Dans cet ordre d'idées, ne conviendrait-il pas que le Gouvernement, avant de concéder, examinât la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de se réserver l'exploitation.

A l'art. 17 de la convention, un membre craint qu'en raison de cette disposition il ne soit pas suffisamment tenu compte des lois de 1856 et de 1869, en ce qui concerne la ligne de Saint-Ghislain à Ath. La section charge le rapporteur de reproduire cette observation en section centrale.

Le projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

La 6^e section, après un échange d'observations sur les détails du projet, l'a adopté par cinq voix contre une abstention.

Aussitôt après s'être constituée, la section centrale a senti la nécessité de demander au Ministre des Travaux Publics quelques explications sur les points agités dans les sections.

M. le Ministre des Travaux Publics s'est rendu dans son sens et voici les déclarations qu'il y a faites.

Sur le sens et la portée de la disposition finale de l'art. 17, disposition ainsi conçue :

« Dans les six mois qui suivront la publication de la loi approuvant la présente convention, le Gouvernement soumettra à un nouvel examen les lignes concédées ci-dessus, et il est autorisé à modifier tout ou partie de ces lignes afin d'éviter des doubles emplois. »

M. le Ministre a déclaré que le Gouvernement n'avait d'autre projet que de reviser les tracés des lignes à construire, de façon à modifier ceux d'entre eux

qui, conçus sans préoccupation sérieuse des intérêts du public, n'avaient eu vraiment d'autre but que de dériver le trafic des chemins de fer de l'État, et ne pouvaient désormais constituer que des doubles emplois.

Pour nous mieux faire saisir la pensée du Gouvernement, M. le Ministre a choisi deux exemples.

Sous le titre de **RÉSEAU DE CHEMINS DE FER VICINAUX BRABANÇONS**, on a sollicité et obtenu une concession dont le but était moins de desservir les intérêts des communes rurales des environs de la capitale que de former des lignes parallèles aux chemins de fer de l'État, entre les bassins houillers, d'une part, Hal, Bruxelles, Vilvorde, Termonde, d'autre part.

Le Gouvernement se propose de restituer à cette concession le caractère de lignes vicinales affectées au service de l'agriculture et de l'industrie locales, affluent aux lignes de l'État au lieu de les côtoyer.

Le chemin de fer de ceinture de Charleroy a pour objet principal de relier les nombreuses mines et usines de la banlieue aux grandes voies de communication.

La société des bassins houillers se proposait de desservir non-seulement les sièges d'extraction qui ne sont pas encore rattachés aux lignes existantes, mais aussi ceux qui sont déjà en rapport avec les chemins de fer de l'État et peuvent ainsi expédier leurs produits dans toutes les directions.

Les intérêts des chemins de fer de l'État et de la Société des bassins houillers étant désormais confondus, ce double raccordement ne peut être considéré que comme un travail tout-à-fait inutile. On ne l'exécutera pas.

Sur l'objection qui lui était faite que la rédaction du § 10 de l'art. 18 semblait impliquer, pour le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, la direction par Stambruges, M. le Ministre a déclaré que tel n'était pas absolument son sentiment, qu'à la vérité il était possible que cette ligne passât par Stambruges ou près de Stambruges, mais qu'il suffisait que cette localité fût desservie par la branche qui partira de Basècles et que rien ne s'opposait à ce que le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath fût tracé de la manière la plus conforme à l'intérêt public.

Quant au chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies,

M. le Ministre a dit que le point de départ et le point d'arrivée sont seuls déterminés par la convention de 1865, et ne sauraient subir de modification. Il a ajouté que cette détermination qui, satisfait, au surplus, aux vœux exprimés par les populations, laisse au Gouvernement la latitude de fixer le tracé à suivre qui, dans toutes les hypothèses, doit passer par le Rœulx.

Sur le point de savoir par quelles données on était arrivé au chiffre de 18,000 francs de recette brute présumé pour l'exercice 1870,

M. le Ministre a exposé que l'étude des phénomènes du trafic avait conduit à cette observation que, depuis environ dix ans, la recette brute du réseau de l'État pendant le mois d'octobre d'une année correspond, à peu près et sauf l'action de circonstances anormales, au produit mensuel moyen de la seconde des années suivantes. Mis en possession des documents qui constatent la recette brute réalisée par la société générale d'exploitation, pendant le mois d'octobre 1869, sur les lignes exploitées depuis plusieurs années, le Département des Travaux Publics a fait à cette donnée l'application de cette loi de progression, et il est arrivé, à peu de chose près, au chiffre de 22,000 francs pour l'année 1871.

Ce résultat s'est trouvé conforme aux prévisions que les faits généraux, énoncés dans l'Exposé des motifs, autorisent à concevoir.

Sur la question de savoir par quelles raisons certaines lignes des Flandres n'étaient point comprises dans l'opération.

M. le Ministre a répondu qu'il suffisait de consulter la carte jointe au projet de loi pour constater que l'exploitation de ces lignes par une compagnie n'offrait pas, pour l'État, les mêmes inconvénients que l'exploitation des autres lignes de la société générale. Il a ajouté que le Gouvernement n'avait pas jugé opportun d'ajouter encore aux proportions déjà considérables du contrat du 25 avril 1870.

M. le Ministre s'étant retiré, la section centrale, trouvant satisfaisantes les explications que nous venons de résumer, a procédé au vote et s'est prononcée, à l'unanimité de ses membres, pour l'adoption du projet de loi.

Il ne nous reste plus, Messieurs, pour achever le travail qui nous a été confié, qu'à faire rapport à la Chambre sur les pétitions qui lui ont été adressées, le 3 et le 5 mai 1870, par la Compagnie du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

Ces pétitions demandent trois choses ;

Et d'abord, que la ligne de Saint-Ghislain à Ath soit exécutée directement plutôt que par Stamburges.

La compagnie de Braine-le-Comte à Gand semble annoncer la prétention d'exiger que les chemins de fer qui pourraient entrer en relation avec sa ligne soient construits selon la plus courte distance. Sans entrer dans la discussion de cette partie de la question, et en réservant, à ce sujet, les droits des pouvoirs publics, nous nous bornerons à rappeler, en fait, la déclaration du Ministre que rien ne s'oppose à ce que le chemin d'Ath à Saint-Ghislain soit tracé de la façon la plus conforme à l'intérêt public. Il en résulte évidemment que la question reste entière.

Le second des points sur lesquels votre attention est attirée, a trait à l'art. 54 du contrat du 25 avril 1870.

Cet article formule le principe suivant :

« Lorsqu'une partie des chemins de fer exploités par l'État, comprenant deux ou plusieurs stations, deviendra commune à des lignes à construire en vertu du présent contrat, le produit du trafic de ces stations s'effectuant sans parcours sur les lignes nouvelles continuera à appartenir exclusivement à l'État. »

Mais il y apporte l'exception que voici :

« Il pourra être fait exception pour les sections de Braine-le-Comte à Enghien et d'Enghien à Bassilly, moyennant arrangement entre la Société des bassins houillers et les concessionnaires des chemins de fer de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Ath. »

Or la section de Braine-le-Comte à Enghien est commune aux lignes de Braine-le-Comte à Gand et de Braine-le-Comte à Courtrai.

La compagnie de Braine-le-Comte à Gand prétend que ses droits y sont établis de manière à ne nécessiter aucun arrangement nouveau entre elle et la société des bassins houillers qui a construit Braine-le-Comte à Courtrai.

C'est ce qui résulte des cahiers de charges des deux lignes.

Mais l'État, évidemment, n'a aucun intérêt à empêcher les parties intéressées de modifier, de gré à gré, la rédaction des stipulations relatives à des cahiers des charges.

A cela se borne la portée bien simple de la disposition que nous venons de citer. La Compagnie de Braine-le-Comte à Gand s'en émeut donc bien à tort. Elle traitera ou ne traitera pas à son gré.

Le troisième point soulève une question de tracé.

D'après la Compagnie de Braine-le-Comte à Gand, ce n'est pas à Lembecq qu'il faudrait rattacher Rebecq-Rognon, mais à Tubize. La compagnie semble croire que Lembecq n'aurait été choisi comme point de raccordement que pour la priver d'un droit de préférence à la concession que son cahier des charges lui alloue dans un rayon de 12 kilomètres.

La section centrale est persuadée qu'en adoptant le tracé par Lembecq, le Département des Travaux Publics s'est préoccupé exclusivement de l'intérêt général.

Quoi qu'il en soit, elle a l'honneur de vous proposer de renvoyer la pétition à M. le Ministre des Travaux Publics, pour y avoir tel égard que de droit.

Nous avons encore à vous rendre compte d'une pétition des industriels de Soignies que vous avez, dans la séance du 5 mai 1870, renvoyée à notre examen.

Elle demande que le chemin de Houdeng-Goegnies à Soignies soit prolongé jusques Bassily et Lessines.

Il y a là une question de tracé qui rentre plus particulièrement dans la compétence de M. le Ministre des Travaux Publics. Nous avons donc l'honneur de vous proposer de lui renvoyer cette pétition.

Nous joignons à ce rapport une lettre par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics et la Société des bassins houillers rectifient une erreur matérielle et comblent une lacune du texte de la convention. Il y a lieu, évidemment, d'approuver cette rectification et cette adjonction.

Le Rapporteur,
CH. SAINCTELETTE.

Le Président,
VAN HUMBÉECK.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Bruxelles, le 6 mai 1870.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Ainsi que j'ai eu l'honneur de le faire connaître verbalement à la section centrale, la convention du 25 avril dernier présente une lacune et une erreur matérielle.

L'art. 45, qui traite de la cessation du droit au partage, doit se terminer par un paragraphe conçu comme suit :

« I. Pour le chemin de fer de Dour à la frontière française, dans la direction » de Cambrai, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Dour à Quié- » vrain. »

D'un autre côté, le deuxième paragraphe de l'art. 49 dit que « la Société » garantit à l'État une part dans les recettes brutes de douze mille francs » (fr. 12,000), en 1871, » alors que c'est douze mille cinq cents francs qu'il devrait dire.

Par la lettre ci-jointe de la Société de bassins houillers, vous verrez, Monsieur le Président, que les parties contractantes sont d'accord pour combler cette lacune et rectifier cette erreur, et il serait désirable que la section centrale voulût bien en faire mention dans son rapport.

Veillez agréer, etc.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

ANNEXE N° 2.

Bruxelles, le 4 mai 1870.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Ainsi que nous l'avons constaté, la convention du 25 avril dernier et relative à la cession de divers chemins de fer, présente une lacune.

L'art. 45 qui traite de la cessation du droit au partage devrait se terminer par le paragraphe suivant :

« I. Pour le chemin de fer de Dour à la frontière française, dans la direction

» de Cambrai, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Dour à
» Quiévrain. »

J'ai l'honneur de vous informer que la Société des bassins houillers accepte cette stipulation comme si elle était réellement inscrite dans la convention.

De plus, le deuxième paragraphe de l'art. 49 renferme une erreur matérielle, il dit que « la Société garantit à l'État une part dans les recettes brutes de douze
» mille francs par kilomètre (fr. 12,000), » alors que c'est douze mille cinq cents francs qu'il devrait dire.

Nous sommes d'accord pour rectifier cette erreur.

Agréés, etc.

L'administrateur délégué,

S. PHILIPPART.
