

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 AOUT 1859.

Concession d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter serait d'un laconisme extrême, et se bornerait à vous proposer l'adoption pure et simple de la loi, si les vœux exprimés par la grande majorité des sections, n'avaient engagé la section centrale à examiner s'il ne conviendrait pas que le Gouvernement se chargeât de l'exploitation de la ligne à concéder; et si quelques pétitions concernant le parcours de cette ligne, n'avaient, d'un autre côté, appelé l'attention de la section centrale sur cette partie du projet.

Les cinq premières sections ont, en effet, adopté le projet à l'unanimité; et la sixième section l'a admis à la majorité de sept voix contre deux abstentions.

On peut donc dire que ce projet n'a rencontré aucune opposition dans les sections; et l'on doit reconnaître, que l'accueil qu'il a reçu, était mérité par les services que le railway de Gand à Braine-le-Comte est destiné à rendre à la fois, à l'une de nos principales villes industrielles, aux nombreux producteurs du centre et de Charleroi, ainsi qu'à des localités intermédiaires très-importantes et privées jusqu'à ce jour du bienfait des voies de communication rapides et économiques — d'ailleurs loin de causer un préjudice au chemin de fer de l'État, il ne peut manquer d'exercer une influence heureuse sur la ligne de Braine-le-Comte à Charleroi et à Namur, qu'il prolongera vers les Flandres.

Cinq sections ont engagé la section centrale à apprécier l'opportunité et la con-

(1) Projet de loi n° 9.

(2) La section centrale, présidée par M. VERVOORT, était composée de MM. VERMEIRE, PIRREZ, CARLIER, VANDER DONCK, DE NAEYER et d'HOFFSCHMIDT.

venance de l'exploitation, de la nouvelle ligne par l'État; déferant à ce désir, la section centrale s'est particulièrement livrée à cette appréciation.

Un membre, tout en exprimant le désir de savoir si le Gouvernement s'était assuré un concessionnaire et le doute que l'État put jamais rencontrer un concessionnaire sérieux et décidé à exploiter par lui-même, a ajouté : qu'il ne croyait pas que cette difficulté fût une raison pour que l'État s'immiscât dans l'exploitation du railway projeté.

Où l'entreprise est bonne, a-t-il dit, et alors les concessionnaires exploitants ne lui manqueront pas; ou l'entreprise est mauvaise, et dans ce cas il ne faut pas que l'État s'y associe. Le même membre se fondant sur l'inconvénient qu'il y a à tenir les concessions en suspens, a proposé, conformément à l'avis émis par la cinquième section, de limiter à deux ou trois ans le délai endéans lequel le Gouvernement pourrait accorder la concession pure et simple.

Plusieurs membres ont préconisé les avantages de l'exploitation par l'État.

Ils ont particulièrement invoqué l'unité et la régularité du service, et les avantages nombreux qui en résultent pour le public, principal intéressé.

Ils ont insisté sur cette pensée : que le Gouvernement, s'il doit veiller aux intérêts généraux, ne doit pas borner ses soins aux intérêts du Trésor, mais qu'il doit les attacher également au bien-être des contribuables et du public.

L'un des membres, entrant dans quelques développements à cet égard, dit que le dilemme opposé à l'exploitation par le Gouvernement est loin d'être concluant; qu'il est élémentaire que, dans des circonstances données, le Gouvernement peut exploiter à meilleur compte qu'une compagnie; que cela est vrai notamment lorsque l'État peut se contenter en grande partie de donner une certaine extension à des services déjà placés sous sa direction, tandis que les concessionnaires seraient obligés de créer des services spéciaux d'autant plus coûteux, qu'ils opèrent sur une échelle plus restreinte. L'exploitation par l'État lui paraît une nécessité inhérente, en quelque sorte, à la situation topographique de la nouvelle ligne, qui est tellement intercalée dans le réseau de l'État, que non-seulement elle se confond avec les lignes du Gouvernement, à ses deux extrémités; mais, qu'en outre, elle est coupée perpendiculairement au milieu de son parcours par la ligne de Dendre et Waes, exploitées aussi par le Gouvernement; or, il saute aux yeux que cette situation est éminemment favorable en ce qui concerne l'économie dans les frais d'exploitation. D'ailleurs, à la différence de la ligne de Saint-Ghislain à Gand, le chemin de fer projeté avec une exploitation fractionnée s'arrêtant à Braine-le-Comte, n'atteindrait pas directement les lieux de production (Charleroi et le Centre) qui doivent le faire vivre, son trafic serait donc placé sous une très-grande dépendance de l'administration des chemins de fer de l'État, et, au dire de personnes très-compétentes, cette circonstance empêcherait la réalisation du projet, elle détruirait la confiance nécessaire pour attirer les capitaux. Il ne faut pas non plus perdre de vue que le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand est destiné à compléter une grande voie de communication (de Namur et Charleroi à Ostende), comme trait d'union entre deux lignes de l'État, celle de Braine-le-Comte à Charleroi et à Namur et celle de Gand ou de Melle à Ostende. A ce point de vue, il est inutile de faire ressortir les inconvénients très-graves

qui résulteraient nécessairement d'une solution de continuité dans le service. Le même membre termine ses observations en faisant remarquer que le système de l'exploitation par l'État, moyennant le partage de la recette brute, a subi l'épreuve de l'expérience, c'est le système du chemin de fer de Jurbise à Tournai qui fonctionne depuis plusieurs années et dont les résultats ne paraissent pas avoir été désavantageux au trésor public ; or, il croit savoir que des concessionnaires très-sérieux offrent de construire la ligne d'après ce système en garantissant au Gouvernement, pour sa part dans la recette brute, un *minimum* de dix mille à onze mille francs par kilomètre de route exploitée. Cette garantie, très-réelle, puisqu'elle aurait pour hypothèque le chemin de fer en question, met le Gouvernement à l'abri de toute perte possible. Si cette assertion était contestée, le membre qui a présenté les observations qui précèdent, s'engage à en faire la démonstration la plus complète. Il lui suffirait, pour cela, de faire une application même rigoureuse des résultats constatés officiellement dans l'exploitation du réseau de l'État, en tenant compte de l'importance de la nouvelle ligne, au double point de vue du *matériel fixe* qu'il s'agira d'entretenir et du *mouvement de circulation* qu'il s'agira de desservir. Ces résultats seront d'ailleurs nécessairement atténués, parce que, pour le Gouvernement, l'exploitation de la nouvelle ligne aurait sous plusieurs rapports le caractère d'un *trafic additionnel*. Une autre considération bien digne de fixer l'attention a été signalée, c'est que les concessionnaires susmentionnés offrent aussi de verser immédiatement leur *cautionnement définitif* et s'engagent à construire la ligne en deux années, car il y a incontestablement des inconvénients à décréter de nouveaux chemins de fer dont l'exécution ne serait pas assurée.

Le membre qui s'est opposé à l'exploitation par l'État n'a pas rencontré une considération décisive dans la garantie d'un *minimum* de produit.

La somme de 44,500 francs qui lui paraît satisfaisante pour le présent, ne lui semble pas garantir un *minimum* suffisant pour l'avenir, car il remarque que le prix des salaires et des matières premières va croissant, et cette augmentation lui fait craindre un accroissement proportionnel des frais d'exploitation.

Le membre qui a fait valoir les avantages de l'exploitation par l'État a répondu que les appréhensions de son collègue n'étaient pas fondées, et que vingt années de pratique avaient démontré, qu'en ce qui concerne les frais d'exploitation du chemin de fer de l'État, *l'unité de la dépense*, loin de suivre la progression ascendante remarquée dans le prix des salaires et des matières premières, a subi, au contraire, une réduction très-réelle qui doit être attribuée aux progrès qu'on n'a cessé de réaliser, notamment en ce qui concerne l'entretien du matériel fixe et le système de locomotion. Et quant à un accroissement de dépenses résultant d'un trafic plus considérable, il n'est pas à craindre ; il est au contraire désirable, car il aurait nécessairement pour résultat d'améliorer la position du Gouvernement.

Un autre membre a proposé d'entendre M. le Ministre des Travaux Publics.

Un quatrième membre a appuyé cette motion, en annonçant l'intention de s'assurer si la concession de la ligne en projet ne pourrait pas nuire à la construction du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai. Personne n'a formé opposition. En conséquence, M. le Ministre a été prié de se rendre au sein de la section centrale.

Dans l'intervalle, la section centrale s'est occupée de la direction à adopter et de l'examen des pétitions qui lui avaient été renvoyées.

Dix-sept pétitions sont parvenues à la Chambre, en cette occasion : toutes demandent la construction d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand par Enghien, Grammont et Sottegem ; huit réclament le passage de cette ligne par Oosterzele ; quatre prient la Chambre d'accorder cette concession au S^r Bouquėau ; une seule sollicite un tracé passant entre Herzele et Sottegem.

La section centrale, après avoir parcouru ces pétitions, a décidé qu'elle appuierait le tracé par Sottegem, comme étant préférable au point de vue de l'intérêt général. En effet, Sottegem est incontestablement la localité la plus importante sous le rapport commercial et industriel, et occupe en même temps la position la plus centrale, dans la contrée située entre Grammont et Gand, et qui doit être desservie par le nouveau chemin de fer. Cette contrée se compose de cinq cantons : Nederbrakel, Herzele, Sottegem, Marie-Hoorebeke et Oosterzele, ayant ensemble une population de 100,000 habitants, sur une étendue territoriale d'environ 40,000 hectares ⁽¹⁾ ; or, en suivant le tracé par Sottegem, on laisse à une distance à peu près égale d'un côté, les chefs-lieux de Nederbrakel et de Marie-Hoorebeke, et de l'autre, le chef-lieu du canton de Herzele, tout en passant à proximité du chef-lieu de Oosterzele, on accorde donc une satisfaction aussi complète que possible à tous les intérêts sans faire subir d'ailleurs, à la ligne aucune déviation sensible.

M. le Ministre des Travaux Publics s'étant rendu dans la section centrale, quatre questions lui ont été posées, savoir :

1^o Se présente-t-il des concessionnaires sérieux, demandant la concession pure et simple ?

2^o Quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'exploitation ?

3^o Quels sont les résultats de l'exploitation, par l'État, du chemin de fer de Jurbise ?

Et 4^o quelle sera la direction du railway ?

M. le Ministre a répondu :

A la première question :

Qu'un concessionnaire sérieux s'était présenté pour solliciter la concession pure et simple, mais que ce concessionnaire semblait s'être associé, depuis peu, à un concurrent qui recherchait la concession moyennant l'exploitation par l'État.

Quant à ce concurrent, M. le Ministre a rappelé qu'il avait d'abord sollicité une concession pure et simple, et que ses premières démarches n'avaient pas peu contribué à faire échouer le projet de Luttre à Denderleeuw.

Qu'ensuite, il avait oralement proposé la condition de l'exploitation par l'État, en compte à demi, et même moyennant prélèvement garanti d'un *minimum* de 11,500 francs de produit annuel par kilomètre ; mais que récemment, pressé de formuler ses conditions par écrit, la réponse qu'il avait produite par lettre du

(1) La densité de la population est donc d'un habitant par 40 ares, soit 2 1/2 habitants par hectare. Cela dépasse considérablement la moyenne de la Belgique en y comprenant toutes nos grandes villes, cette moyenne étant même inférieure à un habitant par 60 ares.

17 de ce mois, modifiait ses propositions, de manière à les rendre inadmissibles.

Que les offres primitives de ces deux concurrents donnaient à penser qu'ils ne seraient pas les seuls à solliciter la concession.

Que, d'ailleurs, si la ligne projetée était bonne, les concessionnaires ne manqueraient pas de la solliciter pour l'exploiter par eux-mêmes, que, sinon, il valait mieux que la construction n'en fût pas entreprise.

A la deuxième question :

Que l'État n'était pas opposé en principe à la combinaison qui le chargeait de l'exploitation, et que lui, pour sa part, était personnellement partisan de ce système.

Que, cependant, de sérieuses objections pouvaient y être opposées.

Que parmi ces objections, il fallait ranger en première ligne la multiplicité des combinaisons admises pour l'exploitation des chemins de fer en Belgique.

M. le Ministre a énuméré sept modes d'exploitation et s'est plaint des difficultés que la diversité de ces systèmes créait à l'administration centrale. Selon lui, il faut chercher à réduire le nombre de ces systèmes au lieu de l'augmenter.

M. le Ministre a ensuite exposé les craintes que le nouveau système proposé lui fait concevoir pour les actionnaires. Il existe, a-t-il dit, des exploitations particulières de chemins de fer où les frais de parcours ne s'élèvent qu'à des sommes qui varient de quatre à huit mille francs par kilomètre. Si la société qui va se former pour la construction du tronçon de Braine-le-Comte à Gand, peut parvenir à réduire ses frais d'exploitation à ce taux avantageux, elle bénéficiera, de toute la différence jusqu'à 11,500 francs, et M. le Ministre ne veut pas enlever ce lucre aux actionnaires en acceptant la condition de prélèvement qui lui est offerte.

M. le Ministre a déclaré, que désireux d'accorder les plus grands avantages aux concessionnaires, il était prêt à souscrire en leur faveur, ou à laisser introduire dans la loi les conditions les plus favorables, et spécialement l'application d'un tarif mixte.

M. le Ministre a répondu à la 3^e question que l'exploitation du chemin de fer de Tournai à Jurbise s'effectuait dans de bonnes conditions.

Sur la 4^e question il a répondu qu'il admettait complètement le tracé par Sotteghem, et qu'il maintenait l'option que le projet de loi lui réservait, de faire aboutir le nouveau railway à Gand ou à Melle.

M. le Ministre a expliqué que la construction du chemin de fer projeté ne pouvait causer aucun préjudice aux concessionnaires de la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai.

Les deux entreprises auront une ligne commune jusques Enghien ; là elle se diviseront pour prendre leurs directions respectives, qui sont parfaitement distinctes.

L'entreprise qui la première mettra la main à l'œuvre entre Braine-le-Comte et Enghien construira ce tronçon. La seconde contribuera aux frais de cette construction, ou, ce qui semble présenter plus de facilité dans la pratique, elle sera admise à en faire usage moyennant de payer à l'autre la redevance habituelle.

M. le Ministre a encore déclaré qu'il ne pouvait se rallier à la pensée de fixer un délai endéans lequel la concession devrait être accordée.

Après ces explications de M. le Ministre, la délibération a été reprise sur la question de l'exploitation par l'État.

Le membre qui avait primitivement insisté en faveur de ce système a de nouveau fait valoir cette opinion ; il a été appuyé par deux collègues ; toutefois, il a reconnu que l'engagement inséré dans la loi, d'accorder aux concessionnaires un tarif mixte et un règlement pour l'exploitation de la ligne d'après les conditions les plus favorables, était de nature à rassurer jusqu'à un certain point les capitalistes, mais il a fait remarquer qu'il résulte des explications même données par M. le Ministre, que l'exécution de la ligne paraît bien périlicite, si on adopte le système d'une concession pure et simple — puisque les demandeurs en concession, qui avaient d'abord cru pouvoir se rallier à ce système, paraissent avoir été obligés de modifier leurs propositions après un examen plus approfondi de l'affaire et à la suite des observations présentées par les capitalistes. — L'observation que plusieurs lignes concédées sont exploitées avec une dépense de 8,000 et même 4,000 francs par kilomètre, n'est guère concluante — car les frais d'exploitation dépendent surtout de l'importance du trafic, et les lignes exploitées à raison de 4,000 à 8,000 francs par kilomètre donnent incontestablement de très-minces résultats aux actionnaires, à moins qu'elles ne jouissent d'un *minimum* d'intérêt garanti par l'État ou que leur construction n'ait pu se faire dans des conditions exceptionnellement économiques — si une compagnie pouvait exploiter la ligne de Braine-le-Comte à Gand, moyennant une dépense même de 8,000 francs, et de manière à satisfaire à toutes les exigences du trafic, cela prouverait que l'entreprise est fort médiocre. C'est à tort qu'on voudrait voir dans la garantie offerte par les demandeurs en concession, un nouveau système, car enfin le *cautionnement* et l'*hypothèque*, et cette garantie n'est que cela, n'ont jamais été considérés que comme des stipulations accessoires et favorables, et qui ne changent en aucune façon la nature du contrat principal. — Cette garantie offerte prouve d'ailleurs que les demandeurs en concession sont pleinement convaincus de la bonté de leur entreprise, puisqu'ils n'y voient aucun obstacle à la réalisation des capitaux, et leur appréciation toute pratique est évidemment d'un plus grand poids que toutes les observations abstraites qui pourraient être présentées. Cette garantie est encore précieuse, par ce qu'elle formera une espèce de digue contre toutes les entreprises peu viables qui réclameraient l'application du même système.

Ce membre termine en disant, que pour lui la question se résume en ces termes : — avec une concession pure et simple, l'exécution du projet est très-incertaine, avec l'exploitation par l'État, l'exécution est assurée, et aura lieu à une époque rapprochée. — Pourquoi refuserait-on l'application de ce système, alors qu'il est accompagné d'une stipulation garantissant l'État contre toute perte possible, et mettant d'ailleurs obstacle à ce que le Gouvernement soit entraîné dans d'autres entreprises ayant moins d'éléments de succès. Toutefois, ce membre déclare que son intention n'est pas de faire une proposition à cet égard, mais il désire ardemment, en se plaçant au point de vue de l'intérêt général, que le Gouvernement veuille donner son adhésion au système dont il s'agit.

Un autre membre s'est prononcé contre le principe de la garantie d'un *minimum* de produits.

Le membre qui s'était d'abord prononcé contre l'intervention de l'État a maintenu sa manière de voir, et a trouvé qu'en insérant dans la loi, que le Gouvernement aurait la faculté d'admettre la combinaison de l'exploitation par l'État s'il ne pouvait pas rencontrer un concessionnaire exploitant par lui-même, on exposerait le Gouvernement à ne pas trouver ce concessionnaire.

A la suite de cette discussion la section centrale s'est bornée à admettre le projet tel qu'il est présenté par le Gouvernement, en modifiant, toutefois, la rédaction du § 2 de la manière suivante :

« Ce chemin de fer partira de Braine-le-Comte, passera par Enghien, par » Grammont ou par un point à proximité de cette localité, par Sottegem, et » aboutira à Gand... (le reste comme au projet.) »

En y ajoutant un § 3 ainsi conçu :

« Le Gouvernement accordera aux concessionnaires les conditions les plus » favorables pour le règlement de l'exploitation de la nouvelle ligne dans ses » rapports avec l'administration des chemins de fer de l'État et spécialement la » jouissance d'un tarif mixte. »

Le Rapporteur,
C. CARLIER.

Le Président,
VERVOORT.
