(1)

(N° 174.)

Chambre des Représentants.

Séance du 16 Mai 1865.

Modification des bases de la liquidation du minimum d'intérêt accordé à la Compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, par la loi du 20 décembre 1851.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

L'ancienne compagnie de Louvain à Charleroy, actuellement dite : du Grand-Central belge, et qui, depuis 1859, a successivement étendu son réseau, d'abord par l'adjonction de la ligne de Châtelineau à Morialmé prolongée jusqu'à Givet, puis par l'exploitation des sections de Louvain à Hérenthals et d'Anvers à Aerschot, et enfin par sa fusion avec la ligne d'Anvers à Rotterdam, a fait, depuis, un pas nouveau dans cette voie, en s'adjoignant le réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Aujourd'hui l'ensemble de cette vaste entreprise de lignes fusionnées comporte une étendue de 437 kilomètres, qui doit s'augmenter encore prochainement par la mise en exploitation de la section d'Aerschot à Hasselt.

L'avantage immédiat et surtout l'avantage à venir de ce mouvement doit être de rendre plus faciles les transports, en améliorant les conditions de leur tarification.

Mais une difficulté des plus sérieuses pour l'exécution de la loi du 20 décembre 1851, devait naître de ce dernier acte de fusion : l'article 10 de la convention provisoire du 1er juillet 1851, formant annexe à cette loi, et rendue définitive par l'arrêté royal du 4 février 1852, porte :

« La part des frais d'exploitation qui sera attribuée aux embranchements dans » la dépense totale faite de ce chef, pour le réseau entier, sera établie en propor- » tion exacte des recettes brutes fournies par ces embranchements, par rapport aux » recettes de l'ensemble des lignes de la compagnie. »

Dans ce système, deux éléments indispensables au calcul de la redevance à payer à titre de garantie, étaient :

La recette générale et la dépense générale.

Or, par suite de la fusion du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse avec les diverses lignes exploitées par la compagnie du Grand-Central belge, la marche suivie jusqu'à ce jour, pour la formation et surtout pour le contrôle approfondi, par les fonctionnaires de l'État, des comptes de la recette générale et de la dépense générale, est devenue impraticable.

Pour démontrer cette impossibilité pratique, il suffira, Messieurs, de faire remarquer que le réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse, dont les comptes à vérifier présentaient déjà un travail considérable, ne comportait qu'une étendue de 108 kilomètres et 23 stations; aujourd'hui, ce travail s'étendrait à un réseau de 437 kilomètres comprenant environ 90 stations, non compris le parcours d'Aerschot à Hasselt, dont la mise en exploitation doit avoir lieu dans un avenir rapproché.

La compagnie a apprécié comme le Gouvernement les difficultés de cette situation, et a adhéré aux bases nouvelles de liquidation inscrites dans la convention provisoire annexée au projet de loi ci-joint.

Cette convention stipulant à forfait un tantième fixe de la dépense, limite, par ce fait, la nécessité de l'immixtion du Gouvernement dans la comptabilité des recettes, aux seuls parcours effectués *de* et *vers* les sections garanties, et supprime complétement tout le travail non moins considérable qu'auraient exigé la reddition et la vérification détaillée des comptes de ses dépenses.

Le tantième à forfait de la dépense, fixé pour la 1re année à 52 p. % (chiffre le plus bas qui ait été obtenu jusqu'à ce jour à l'Entre-Sambre-et-Meuse), décroîtrait graduellement d'année en année, de manière à n'atteindre plus, dès 1877, que le taux de 40 p. %; soit une réduction moyenne de 1 p. % par année.

Cette décroissance graduelle et le chiffre auquel elle s'arrête, ne sont point basés sur une appréciation arbitraire; ils s'appuient sur les résultats de l'expérience; pendant les sept dernières années de l'exploitation du chemin de fer de la Flandre occidentale, le rapport de la dépense à la recette y a décru dans la proportion de 1,06; à l'Entre-Sambre-et-Meuse même, ce rapport est tombé, depuis 1855, de 63,9 à 51,9 p. %.

Mais cette décroissance successive, qui est à la fois le résultat de l'augmentation des recettes et de l'amélioration du service des dépenses, a pourtant ses limites, qui, dans le cas présent, ont paru pouvoir être arrêtées au taux de 40 p. %; car s'il est vrai que, par le fait de la fusion, une amélioration notable de produit net peut être obtenue, il y a, d'autre part, lieu de considérer que, jusqu'à ce jour, sur aucune ligne comparable par sa situation à la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la dépense par rapport à la recette n'est descendue à un chiffre aussi bas, et l'on peut dire, particulièrement à l'égard des embranchements garantis de Sambre-et-Meuse, que pour réaliser une situation plus favorable, les transports devraient atteindre un développement inespéré et les moyens d'exploitation un perfectionnement sans exemple jusqu'à ce jour.

Néanmoins, dans l'éventualité où un fait marquant de nature à amener ce résultat viendrait à se produire, la convention nouvelle réserve au Gouvernement, par une disposition inscrite à l'article 9, le droit d'exiger la révision du chiffre du forfait stipulé, en ce qui regarde la dépense.

Indépendamment des diverses dispositions ci-dessus, concernant le mode de liquidation de la garantie d'intérêt, la convention nouvelle apportera, Messieurs, en faveur de l'État, au cahier des charges du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-

Meuse, annexée à l'arrêté royal du 28 mars 1845, quelques conditions complémentaires qui ne sont pas sans importance. Elles consistent :

1° A donner au Gouvernement le droit d'exploiter la ligne d'office, pour le compte des concessionnaires, si ceux-ci y suspendaient le service de l'exploitation ou laissaient en souffrance une partie quelconque de ce service;

2° A obliger les concessionnaires à fournir au Gouvernement les emplacements nécessaires à l'installation de bureaux de poste;

3° A réserver au Gouvernement le droit d'établir tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains;

4° A faire admettre gratuitement au transport sur les lignes des concessionnaires, les voitures cellulaires, les prisonniers et les agents et gendarmes préposés à leur garde;

5° A réserver aussi la gratuité du transport aux agents de l'État, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception des droits de douane;

6° Et enfin à stipuler en faveur des électeurs voyageant pour l'exercice de leur droit électoral leur admission de droit, dans les voitures des concessionnaires, aux conditions auxquelles les admettra sur ses lignes l'administration du chemin de fer de l'État.

Mais comme le mode usité jusqu'à ce jour, pour la liquidation de la garantie d'intérêt à payer à l'Entre-Sambre-et-Meuse, est consacré par la loi du 20 décembre 1851, par l'exposé des motifs de cette loi et par les explications données aux Chambres législatives, ce mode ne saurait être modifié sans l'intervention de la Législature.

Le projet de loi ci-joint, que le Roi nous a chargés de soumettre à vos délibérations, a pour objet d'autoriser la liquidation de cette garantie d'intérêt sur les bases inscrites dans la convention provisoire passée sous la date du 1er mars courant, entre le Gouvernement et l'administration du chemin de fer Grand-Central belge.

Ce projet de loi renferme également une disposition tendante à donner au Gouvernement le pouvoir de traiter, le cas échéant, avec d'autres compagnies exploitant des lignes fusionnées, sur le pied de conditions analogues à celles que consacre la nouvelle convention à l'égard des sections garanties de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Cette disposition se justifie par ce fait, que plusieurs autres fusions de lignes jouissant d'une garantie d'intérêt, sont en voie de s'accomplir et nécessiteront la modification des conventions qui les régissent.

La Compagnie Liégeoise-Limbourgeoise a passé un contrat de fusion future, avec l'exploitation des lignes de l'État en Hollande.

L'exploitation de la ligne de la Flandre Occidentale est reprise, à partir du 1er janvier dernier, par la Société récemment constituée pour l'exploitation de chemins de fer, et ne tardera pas, selon toutes les probabilités, à se fusionner avec d'autres lignes du réseau des Flandres.

Le chemin de fer de l'Ourthe ne formera qu'une seule exploitation avec le Grand Luxembourg, et la ligne de Spa à Pepinster, à celle de Pepinster vers le Grand-Duché seront exploitées par le chemin de fer de l'Est-Français.

Il en résultera que le maintien du système actuellement pratiqué pour la formation et le contrôle des comptes de garantie, nécessitera la vérification des recettes et des dépenses générales, non-seulement de presque toutes les compagnies concession-

naires en Belgique, mais encore du réseau de l'État en Hollande, ainsi que de celui qui est exploité par la compagnie de l'Est-Français, tant en France que dans le Grand-Duché.

Cette marche étant matériellement impraticable, il est indispensable de donner au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour modifier, d'accord avec les compagnies intéressées, le système suivi jusqu'à ce jour.

C'est à cette fin que la disposition formant l'article 2 du projet de loi ci-joint, y a été introduite.

En soumettant ce projet aux délibérations de la Chambre, il nous reste, Messieurs, à lui exprimer le vœu qu'elle veuille bien s'occuper le plus tôt possible de son examen, la loi, si elle obtient son assentiment, devant recevoir son application, quant aux embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse, à partir du 1er juillet dernier, date à laquelle la fusion des services a été, de fait, accomplie.

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux publics et des Finances ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Travaux publics et des Finances présenteront aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ART. 1er.

Le Gouvernement est autorisé à conclure, avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Central belge, exploitant le réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse en vertu d'un traité de fusion daté du 30 mars 1864, approuvé par arrêté royal du 24 juin suivant, une convention définitive modifiant, sur le pied des clauses et conditions de la convention provisoire du 1er mars 1865, les bases de la liquidation de la garantie d'intérêt accordée par la loi du 20 décembre 1851, à la Compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, pour l'exploitation des embranchements de Walcourt à Florennes et à Philippeville, et de Mariembourg à Couvin.

ART. 2.

Le Gouvernement est également autorisé à traiter, le cas échéant, sur le pied de conditions analogues, avec les autres compagnies de chemins de fer qui jouissent d'une garantie d'intérêt, et dont l'extension ou la fusion avec une ou plusieurs lignes adjacentes, nécessiterait la révision des bases de liquidation de la garantie que la loi leur accorde.

Donné à Laeken, le 10 mai 1865.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

CONVENTION PROVISOIRE.

Entre le Gouvernement Belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux publics, d'une part;

Et d'autre part, l'administration du chemin de fer Grand-Central Belge, agissant au nom des sociétés anonymes d'Anvers à Rotterdam, de l'Est-Belge et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, représentée par Messieurs J. Malou, sénateur, président, et J. Urban, directeur général, en vertu d'une délibération spéciale du comité, en date du 17 février 1800 soixante-cinq.

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er.

Les articles 8, 9 et 10 de la convention du 31 janvier 1852, approuvée par arrêté royal du 4 février de la même année, sont remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 8. — Les sommes dues à la société du chef de l'exploitation des embranchements de Walcourt à Florennes et à Philippeville et de Mariembourg à Couvin, seront acquittées par le Gouvernement sur le vu des comptes annuels des recettes brutes provenant de l'exploitation desdits embranchements.

Ces recettes comprendront tous les produits dérivant des transports, ainsi que les produits extraordinaires de toute autre nature. Une part de la balance des comptes d'échange du matériel affecté aux transports mixtes, calculée proportionnellement à l'étendue desdits embranchements, par rapport à l'étendue de tout le réseau, y sera ajoutée ou en sera retranchée, suivant que cette balance sera favorable ou défavorable.

Les comptes des recettes brutes seront arrêtés de concert, entre le Gouvernement et la société, au 31 décembre de chaque année.

Toutefois, à l'expiration du premier semestre de chaque exercice, le Gouvernement remettra à la société, sur le vu d'un compte provisoire, une somme égale à la moitié de la somme présumée à payer pour la totalité de l'exercice.

Le Gouvernement aura le droit de prescrire telles mesures de comptabilité, de faire opérer en tous temps telles inspections et vérifications, et de se faire fournir par la société, telles pièces qu'il jugera nécessaires à l'exercice de son contrôle sur les recettes de tout ou partie des lignes exploitées par la Compagnie.

Art. 9. — La dépense à attribuer aux embranchements garantis sera fixée comme il suit :

Pour le deuxième semestre de 1864 et l'année entière de 1865 : à raison de 52 p. % de la recette brute.

Cette proportion sera réduite successivement chaque année de 1 ½ jusques et y compris l'année 1869; puis de 1 à partir de l'année 1870, jusqu'à l'année 1873 inclusivement, et enfin de ½ en 1874, 1875, 1876 et 1877; à partir de cette dernière année, la dépense restera fixée à 40 p. % de la recette brute.

Toutefois, le Gouvernement pourra exiger la révision du taux de 40 p. %, s'il se produisait, soit dans le mode de locomotion, soit dans les procédés de production ou de fabrication du combustible, des modifications et des perfectionnements extraordinaires et imprévus, de nature à produire sur les dépenses d'exploitation des chemins de fer en général, une diminution considérable.

Art. 10. — Dans les cas où un ou plusieurs des embranchements jouissant d'une garantie d'intérêt, deviendraient sections de passage par leur jonction, soit à une autre section du réseau Grand-Central, soit à un chemin de fer d'une autre administration, le Gouvernement pourra, s'il en reconnaît la nécessité, instituer un agent spécial chargé de veiller à l'exécution des mesures spéciales de comptabilité qu'il se réserve le droit de prescrire en ce qui concerne les transports transitant par là ou les sections garanties.

Le Gouvernement et la Société détermineront en outre, de commun accord, les stations entre lesquelles les transports seront de droit considérés comme devant transiter par là ou les sections garanties, et sur le produit desquels une part sera acquise de ce chef au compte de la garantie, qu'ils aient ou non transité par ces sections.

Art. 2.

Les dispositions ci-après sont ajoutées au cahier des charges de la concession du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, annexé à l'arrêté royal du 28 mars 1845; elles seront considérées comme faisant partie intégrante du dit cahier.

Art. 24, § 2 (nouveau). — « Il en serait de même si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation. Dans ce cas, le Département des Travaux publics aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte, et, à cet effet, de disposer du matériel ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

» Si, dans les trois mois après que le Département des Travaux publics se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office, pour le compte des concessionnaires, plus les 20 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus (*voir* § 1er de l'art. 24), les concessionnaires seraient déchus de leurs droits et il serait procédé de la manière indiquée à l'art. 19.

» Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation. »

Art. 34, § 3 (nouveau). — Les concessionnaires sont tenus de fournir, sur chacun des points où le Gouvernement le jugera utile, un remplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux.

Le Gouvernement se réserve le droit d'établir, à ses frais, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêts de trains, à la condition que

ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Les concessionnaires seront tenus de donner, en tous temps, accès dans les stations aux employés du service de la poste dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 35 *bis*. — Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les voitures cellulaires, seront, de même que ces voitures, transportés gratuitement.

ART. 35 *ter*. — Les agents de l'administration chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception des droits de douane, seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires.

Les électeurs voyageant pour l'exercice de leur droit électoral, seront, en tous temps, transportés dans les voitures des concessionnaires, aux mêmes prix réduits auxquels ils seront admis sur les lignes de l'administration du chemin de fer de l'État, et même gratuitement, si cette administration adopte cette mesure.

ART. 3.

Il n'est rien énoncé quant aux articles de la convention du 31 janvier 1852, ni à ceux du cahier des charges du 27 mars 1845, qui ne sont pas contraires aux stipulations de la présente convention.

ART. 4.

La présente convention sera enregistrée au droit de un franc soixante-dix centimes (fr. 1.70) en principal.

Elle ne deviendra définitive qu'après approbation par les Chambres législatives.

Fait en double, à Bruxelles, le 1er mars 1800 soixante-cinq.

LE COMITÉ DU CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL BELGE:

Le Directeur général,
J. URBAN.

Le Président,
J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,
JULES VANDER STICHELEN.