

(<sup>1</sup>)

(N<sup>o</sup> 177.)

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 20 JUIN 1871.

---

Modifications aux bases de liquidation du minimum d'intérêt accordé aux compagnies exploitant les chemins de fer de la Flandre occidentale et de Lierre à Turnhout (<sup>1</sup>).

---

## RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (<sup>2</sup>), PAR M. BRASSEUR.

---

MESSIEURS,

Plusieurs compagnies de chemins de fer jouissent d'une garantie d'intérêt de la part de l'État. Pour établir le produit net de l'exploitation, ces Compagnies doivent dresser un compte de *recettes brutes* et de *dépenses d'exploitation*, et le Gouvernement doit naturellement faire, par l'examen des livres de la comptabilité, et par telles inspections qu'il juge nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entrent dans ledit compte des recettes et dépenses. Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses ne présente pas un excédant du minimum garanti, le Gouvernement doit parfaire la somme au profit de la Compagnie.

Le projet de loi dit que ce système ne peut plus recevoir son application, si la ligne jouissant d'un minimum d'intérêt est fusionnée avec d'autres chemins de fer, parce que la vérification des dépenses d'exploitation devient impossible.

C'est ce qui a amené le législateur à modifier les bases de liquidation du minimum d'intérêt. Par la loi du 12 juillet 1865, le Gouvernement fut autorisé à les modifier pour le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Les mêmes motifs qui ont nécessité la loi du 12 juillet 1865 ont engagé

---

(<sup>1</sup>) Projet de loi n<sup>o</sup> 23.

(<sup>2</sup>) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. BOUQUÉAU, BRASSEUR, LÉON VISART, LIENART, THIENPONT et VAN RENYNGHE.

le Gouvernement à soumettre à la Législature le projet de loi soumis à vos délibérations, avec les deux conventions y annexées.

Le système proposé dans ces deux conventions consiste à écarter l'élément des dépenses, et à prendre pour base de la garantie l'augmentation des recettes, dont une part proportionnelle serait attribuée à l'État, en déduction de la somme à payer à la Compagnie.

#### DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

---

Les 3<sup>me</sup>, 4<sup>me</sup> et 6<sup>me</sup> sections adoptent le projet de loi à l'unanimité sans observation.

La 1<sup>re</sup> section adopte le projet de loi par trois voix et quatre abstentions.

La 2<sup>me</sup> section s'abstient à l'unanimité, parce qu'il lui est impossible d'entrer dans un examen sérieux du projet, en l'absence des conventions et des cahiers des charges des Compagnies. Elle estime qu'on ne peut, à la légère, entrer dans la voie des modifications à des conventions, sans qu'il y ait un intérêt appréciable pour l'État.

La 5<sup>me</sup> section adopte le projet. Elle charge toutefois son rapporteur de faire demander au Gouvernement si, par suite de la convention proposée, des charges nouvelles seront imposées au Trésor.

#### DISCUSSION EN SECTION CENTRALE.

---

La section centrale devait, avant tout, examiner la question de savoir si le nouveau système de liquidation proposé par le Gouvernement est préférable au système existant.

L'affirmative n'est pas douteuse. A part l'argument consigné dans l'Exposé des motifs et tiré de la difficulté d'établir les frais d'exploitation en cas de fusion de la ligne subventionnée avec d'autres lignes, il en est un autre plus décisif qui condamne les anciens errements, même dans l'hypothèse où la fusion ne s'opère pas. C'est que l'État n'a aucun moyen sérieux de contrôler efficacement les dépenses d'exploitation. Sans doute, il peut constater la régularité des livres, mais c'est là le côté formel de la question. Il n'a aucune action sur l'opportunité et la nécessité des dépenses faites par les Compagnies.

Le principe du projet de loi ayant reçu l'approbation de la section centrale, il s'agissait de savoir si, *en fait*, le changement de système ne constituait pas l'État en perte.

La solution de cette question dépend évidemment du *point de départ* pris par le Gouvernement pour établir ses calculs. L'Exposé des motifs affirme qu'on a pris la moyenne des *deux dernières années*, tant pour la ligne de la Flandre occidentale que pour celle de Lierre à Turnhout.

Ce point de départ a provoqué quelques observations dans le sein de la section centrale.

En ce qui concerne la ligne de la Flandre occidentale, M. le président de la section centrale fit parvenir au Département des Travaux publics un certain nombre de demandes de renseignements, auxquelles M. le Ministre s'est empressé de répondre par la dépêche suivante :

« Bruxelles, le 2 mai 1871.

» **MONSIEUR LE PRÉSIDENT,**

» En suite des observations faites par la section centrale au sujet de la convention soumise à la Chambre des Représentants, en vue de modifier la convention de 1852 relative aux comptes de garantie du chemin de fer de la Flandre occidentale, j'ai invité la Société générale d'exploitation à me transmettre des propositions nouvelles d'après les bases indiquées dans la note que vous m'avez communiquée.

» Par lettre du 22 mars dernier, la Société générale d'exploitation m'informe qu'en présence de l'opposition de la section centrale au projet de convention qui lui a été soumis, elle considère le projet comme nul et non avenue.

» Elle ajoute : « En fait nous en revenons purement et simplement au régime des cahiers des charges et conventions primitifs. Cela présente d'autant moins d'inconvénients, que la reprise par l'État des lignes faisant l'objet de la convention du 25 avril dernier, nous permet d'établir, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1871, des comptes de dépenses entièrement séparés pour notre réseau de la Flandre occidentale. »

» Le retour à la convention de 1852 me paraît devoir se faire aussi bien pour le passé que pour l'avenir.

» Un nouvel examen fait par l'un des commissaires du Gouvernement des documents qui se trouvent en possession du directeur du groupe de la Flandre occidentale et de Lichtervelde-Furnes, lui a donné la conviction qu'il n'y a pas impossibilité à établir les comptes de ces quatre années, moyennant un travail assez long peut-être de la part de la Compagnie, mais qui ne présente pas de difficultés sérieuses.

» J'ai en conséquence l'honneur de proposer à la section centrale d'amender le projet de loi n° 23, en supprimant dans ce projet ce qui concerne la Flandre occidentale, et de proposer à la Chambre l'adoption de la convention provisoire passée avec la Compagnie concessionnaire de Lierre à Turnhout.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» A. WASSEIGE. »

La section centrale n'avait dès lors plus à s'occuper que de la convention passée avec la Compagnie concessionnaire de Lierre à Turnhout. Cette convention, portant la signature de M. J. Malou comme président de la Compagnie, est datée du 1<sup>er</sup> mars 1870.

L'article 2 de la Convention du 10 janvier 1853 intervenue entre le Gouvernement et les concessionnaires du chemin de fer de Lierre à Turnhout, porte ce qui suit :

« Pour faciliter aux contractants de seconde part l'accomplissement de l'engagement qui précède, le Gouvernement consent, sauf la ratification de la Législature, à leur garantir, pendant un terme de cinquante ans, un minimum d'intérêt annuel de 4 p. % portant exclusivement sur le capital affecté à la construction dudit chemin de fer, et qui est fixé à cinq millions de francs.

» Cette garantie est accordée sous les conditions suivantes :

» 1<sup>o</sup> L'intérêt garanti ne courra au profit des concessionnaires qu'à dater du jour de la mise en exploitation de la ligne entière dudit chemin de fer.

» 2<sup>o</sup> Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire, sera arrêté de concert entre le Gouvernement et les concessionnaires, au 31 décembre de chaque année.

» Le Gouvernement aura le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Société ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

» Parmi les frais d'entretien, ne seront compris ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements de rails, billes ou accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions des ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

» 3<sup>o</sup> L'intérêt à couvrir sera acquitté par le Gouvernement sur le vu du compte des recettes et dépenses, arrêté comme il est dit à l'article précédent.

» Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Compagnie une somme plus forte que celle représentant 4 p. % du capital affecté à la construction de la ligne.

» 4<sup>o</sup> Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. % du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les caisses du Trésor, à concurrence des sommes payées par l'État pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt. »

Cet article fut modifié par l'article 2 d'une convention postérieure à la date du 2 juin 1853. Il stipule que la garantie de minimum d'intérêt ne portera que sur un capital de 4,500,000 francs, affecté à l'exécution de l'entreprise, et qu'elle sera ainsi réduite à 172,000 francs de revenu annuel.

Le Gouvernement vous propose de remplacer l'ensemble de l'article 2 de chacune des conventions précitées par les dispositions suivantes, qui seront exécutoires à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1868 :

« L'État garantit à la Société, et ce, pendant un terme de cinquante ans, à partir du jour de l'exploitation de la ligne entière, un minimum d'intérêt annuel qui sera calculé et liquidé d'après les bases suivantes :

» *A.* Aussi longtemps que le produit brut annuel de l'exploitation n'excédera pas 275,000 francs, il est expressément entendu que le minimum d'intérêt sera fixé à 152,000 francs, chiffre qui ne pourra plus, dans aucun cas, être dépassé, quelle que soit la recette brute effectuée.

» Pour tout accroissement de produit au delà de 275,000 francs, la quotité à prélever par la Compagnie, comme représentant ses dépenses d'exploitation, est définitivement et invariablement fixée à 35 p. 0/0 de ces excédants, quels qu'ils soient, et les 65 p. 0/0 restants sont attribués à l'État, en déduction de la garantie à payer.

» Le minimum d'intérêt, calculé sur ces bases, cessera d'être payé à la Compagnie, dès que la recette brute annuelle dépassera 509,000 francs.

» Tout excédant de recettes au delà desdits 509,000 francs sera versé au Trésor, dans la même proportion de 65 p. 0/0 desdits excédants, à titre de remboursement et à concurrence des sommes payées par l'État pendant les années antérieures, du chef de la garantie d'intérêt.

» *B.* Les sommes dues à la Société aux termes des dispositions qui précèdent, seront acquittées par le Gouvernement sur le vu des comptes annuels des recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne.

» Ces recettes comprendront les transports de toute nature, y compris les produits extraordinaires résultant de l'application des tarifs intérieurs, mixtes et internationaux, de même que ceux effectués en vertu de conventions particulières.

» Toutefois ces tarifs, de même que les conventions particulières, devront, au préalable, être approuvés par le Gouvernement.

» Quant aux produits extraordinaires *divers*, le chiffre en est invariablement fixé, à forfait, à la somme de fr. 2,475 69 c<sup>s</sup>, laquelle sera ajoutée annuellement au montant des recettes ordinaires énumérées ci-dessus.

» *C.* En ce qui concerne l'échange matériel, en service mixte, aucune somme, soit en recette, soit en dépense, ne figurera plus dans les comptes à l'avenir.

» Les comptes des recettes brutes, ainsi présentés, seront arrêtés entre le Gouvernement et la Société au 31 décembre de chaque année.

» Toutefois, à l'expiration du 1<sup>er</sup> semestre de chaque exercice, le Gouvernement, sur le vu de comptes provisoires, remettra à la Société une somme égale à la moitié de celle présumée devoir être payée pour la totalité de l'exercice.

» *D.* Le Gouvernement aura le droit de prescrire telles mesures de comptabilité, de faire opérer en tout temps telles inspections et vérifications, et

de faire fournir par la Société telles pièces qu'il jugera nécessaires à l'exercice de son contrôle sur les recettes de tout ou partie de la ligne exploitée par la Compagnie. »

Dans le but de s'assurer si le minimum d'intérêt de 152,000 francs, fixé par la nouvelle convention, ne constitue pas le Trésor public en perte, la section centrale a demandé au Gouvernement un tableau général des recettes et des dépenses de la ligne de Lierre à Turnhout, ainsi que des sommes annuelles versées par le Trésor à cette Compagnie à titre de minimum d'intérêt.

Voici ce tableau : il prouve que les intérêts de l'État sont sauvegardés par la nouvelle convention.

*RELEVÉ indiquant depuis l'origine de l'exploitation le montant des recettes et des dépenses effectuées, ainsi que les sommes payées pour garantie d'intérêt.*

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	GARANTIE PAYÉE.	Observations.
1855. . . .	102,126 98	90,241 39	93,199 54	Du 23 mai au 31 décembre.
1856. . . .	159,069 64	154,202 02	147,152 58	
1857. . . .	178,818 61	175,198 19	166,579 58	
1858. . . .	189,225 24	186,674 90	169,451 66	
1859. . . .	204,705 69	202,044 91	169,541 22	
1860. . . .	253,286 81	206,264 49	144,977 68	
1861. . . .	257,759 25	219,151 96	135,392 71	
1862. . . .	271,865 50	257,246 45	137,582 95	
1863. . . .	275,268 08	272,419 88	169,151 80	
1864. . . .	277,670 62	250,593 96	144,925 54	
1865. . . .	285,888 57	251,206 71	117,518 54	
1866. . . .	256,525 50	253,252 67	168,707 57	
1867. . . .	274,267 66	274,712 57	172,000 »	Soit en moyenne 135,546 en ne tenant pas compte de la première année.

Quelques dispositions nouvelles, qui ne se trouvent pas dans le cahier des charges de la concession, ont été inscrites dans la convention qui vous est soumise. Elles sont consignées à l'article 2.

La section centrale, à l'unanimité des membres présents, vous propose l'adoption de l'article unique du projet de loi suivant, amendé par M. le Ministre des Travaux publics :

#### ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la Société concessionnaire du chemin de fer de Lierre à Turnhout, une convention modifiant sur le

piec des clauses et conditions de la convention provisoire du 1<sup>er</sup> mars 1870 ,  
les bases de la liquidation de la garantie d'intérêt accordée, par la loi du  
25 avril 1853, à la Société concessionnaire de Lierre à Turnhout.

*Le Rapporteur,*

HUBERT BRASSEUR.

*Le Président,*

P. TACK.

---