(1)

(N° 178.)

Chambre des Représentants.

Séance du 8 Juin 1897.

Projet de loi relatif au rachat de diverses concessions de chemins de fer (réseaux du Grand Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois et ligne de Liége à la frontière néerlandaise vers Maestricht (1).

RAPPORT

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

Messieurs,

Pourquoi la reprise des chemins de fer concédés est désirée par le public.

Si tous les Belges sont égaux devant la loi, ils ne le sont pas devant le chemin de fer, et ils ont le plus vif désir de le devenir.

Il ne faut pas chercher ailleurs la raison de la faveur avec laquelle les bruits de reprise de la plupart des chemins de fer concédés ont été accueillis par l'opinion publique. La comparaison entre les facilités offertes au public par les chemins de fer concédés et par les chemins de fer de l'État est tout à l'avantage de ces derniers.

Les communications sont plus nombreuses, les correspondances mieux établies, le matériel en général plus commode, sauf peut-être en ce qui concerne les trains dits « légers », les bâtiments de recettes sont mieux installés, les points d'arrêts sont plus nombreux et les vitesses de parcours plus grandes.

Le public ne se demande pas à quel prix ces avantages sont obtenus, ni

(1) Projet de loi, n° 160.

(2) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. Fris, Vanden Broeck, Helleputte, Beeckman, Denis et Hubert.

si les facilités dont il jouit ne sont pas en réalité payées par les citoyens qui jusqu'à présent n'ont point de chemin de fer.

Il se borne à constater les faits, à se plaindre des désagréments qu'il éprouve et à réclamer l'égalité avec les populations desservies par des lignes de l'État.

Ajoutons que le personnel des ouvriers et des employés des lignes concédées vient augmenter le contingent des partisans de la reprise. Il est moins bien payé qu'à l'État, sauf dans les grades supérieurs, tandis que la somme de travail qu'il doit fournir est plus considérable. Il attend donc de la reprise une amélioration dans sa situation.

Faut-il dire que beaucoup d'aspirants — fonctionnaires — et ils deviennent hélas ! de plus en plus nombreux — mettent leur espoir dans l'augmentation de personnel qui doit inévitablement suivre l'accroissement du réseau de l'État.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que c'est surtout le transport des voyageurs qui donne lieu aux plaintes à charge des lignes concédées.

Les négociants font entendre beaucoup moins de réclamations. Il en est même qui sont plutôt partisans de la situation actuelle. C'est le cas pour le commerce anversois, dont les représentants au sein des Chambres sont parmi les moins enthousiastes des projets qui nous sont soumis.

Ce point est important à noter. Il prouve que le trafic commercial s'accommode très bien de l'exploitation privée. Celle-ci, plus libre dans ses allures, plus souple dans ses mouvements, n'ayant qu'un but en vue : augmenter ses recettes et ses profits, a tout intérêt à donner aux commerçants et aux industriels toutes les satisfactions désirables, à pousser même à l'établissement ou au développement d'industries, le long de ses lignes, afin d'augmenter les transports.

A première vue, on est étonné que les chemins de fer concédés ne soient pas parvenus à contenter dans la même mesure le public voyageur.

L'explication ne se trouve pas dans une incapacité des administrations privées, dans leur infériorité au point de vue technique ou administratif.

Elle gît dans d'autres causes.

Et d'abord, une administration privée organisera son service uniquement en proportion de ce qu'il pourra rapporter. Si trois trains existent sur une ligne, elle ne créera le quatrième que si elle y trouve un bénéfice. Si l'expérience et le compte de ses recettes lui prouvent qu'un train ne rapporte pas suffisamment, elle le supprimera.

Cela peut ne pas faire le compte des voyageurs, mais cela fait le sien. Et comme les voyageurs n'ont aucune action sur elle, que ni des articles de journaux, ni des démarches auprès des hommes politiques, ni des interpellations aux Chambres, ne peuvent l'amener à faire une chose qu'elle trouve irrationnelle, elle maintiendra cette situation aussi longtemps que son intérêt ne l'amènera pas à la changer.

A cette première cause il faut ajouter les rivalités entre les compagnies

ou entre les compagnies et l'État. Mal disposer les correspondances peut être un moyen d'assurer des transports à une ligne au détriment d'une ligne concurrente.

Parfois la mésentente entre les directions suffit, même en faisant abstraction de toute idée de lucre, à expliquer des anomalies injustifiables dont les voyageurs sont les innocentes victimes.

D'aucuns ajoutent que certaines compagnies, loin de faire des efforts pour donner satisfaction au public, ne voient aucun inconvénient à maintenir des sujets de plainte. Désireuses d'être reprises par l'État, elles s'assurent ainsi d'une manière commode des appuis et des aides pour la réalisation de leur plan d'avenir, sans compromettre trop leur situation financière actuelle.

Il est difficile de pénétrer les arcanes de cette diplomatie et de démêler exactement la part qu'elle peut avoir dans l'organisation actuelle du service sur les lignes concédées. Elle est cependant nécessaire à signaler afin de compléter l'indication des causes qui agissent en Belgique en faveur de la reprise.

On le voit, ce sont des questions de fait beaucoup plus que des questions de principe qui déterminent dans l'espèce l'opinion publique. On peut résumer les principales d'entre elles dans ces quelques mots : « La moins bonne organisation du service des voyageurs. »

Si l'on veut la reprise, ce n'est pas que l'on soit partisan en principe de la concentration du service des transports dans les mains de l'État, ni que l'on envisage les avantages de la reprise pour l'État, ce n'est pas davantage que l'on suppose l'État capable d'exploiter plus économiquement et qu'ainsi à l'amélioration du service se joindrait pour son organisation un prélèvement moindre sur la fortune des citoyens.

Le public ne pousse pas aussi loin ses investigations et ne se laisse pas déterminer par des raisons aussi complexes.

Il trouve qu'il voyage dans de moins bonnes conditions sur les lignes concédées, et c'est pourquoi il demande que l'État les reprenne.

Impuissance de l'État en face des compagnies.

Si l'État avait pu amener les compagnies à donner satisfaction aux griefs légitimes des populations qu'elles desservent et des voyageurs qui empruntent leurs lignes, personne, en dehors peut-être des compagnies elles-mêmes, n'aurait désiré la reprise. Ce que nous avons dit plus haut du transport des marchandises en est la preuve.

On pourrait discuter la question de savoir si l'État a fait tout l'usage qu'il pouvait des armes que les actes de concession lui ont mis entre les mains, ou si ces actes de concession étaient insuffisants.

Mais cette discussion serait oiseuse, elle serait d'un intérêt pratique nul. L'expérience, en effet, a parlé. Elle a prouvé l'impuissance de l'État en face des compagnies.

Les vices dont le public se plaint existent depuis un grand nombre d'an-

nées, et l'État n'y a pas porté remède. Des gouvernements se sont succédé au pouvoir, des ministres à la tête du Département des Travaux publics ou des Chemins de fer, et la situation ne s'est pas modifiée.

Si les actes de concession sont incomplets, il n'y a rien à faire, il faut les subir jusqu'à l'expiration de la concession.

Si c'est au manque d'énergie de l'État qu'il faut attribuer la situation dont on se plaint, la perspective n'est pas beaucoup plus rassurante, car si tous les ministres ont péché par là, quelle probabilité avons-nous que leurs successeurs seront exempts de ce défaut?

En attendant, les voyageurs continuent dans certaines gares communes à manquer des correspondances parce qu'une compagnie fait régulièrement partir ses trains deux ou trois minutes avant l'arrivée de ceux d'une compagnie rivale. Les populations de localités importantes, situées tout contre le chemin de fer, restent astreintes à faire des kilomètres pour aller prendre un train qui rase leurs demeures au passage.

C'est que si les cahiers des charges de concessions imposent un certain nombre de trains aux compagnies, celles-ci sont maîtresses absolues d'en régler les horaires et les points d'arrêts.

Le Gouvernement n'est pas beaucoup mieux armé au point de vue des mesures de sécurité.

Le 28 décembre 1880, une circulaire fut adressée par M. Sainctelette, Ministre des Travaux publics, à toutes les compagnies exploitantes, pour leur recommander de veiller davantage à la sûreté des voyageurs. En voici quelques extraits.

« Messieurs,

» L'extension des communications, le goût toujours plus grand des popu-
» lations pour les voyages, l'accroissement constant du trafic en marchan-
» dises ajoutent sans cesse à l'importance de la circulation sur les chemins
» de fer. Avec l'emploi de plus en plus continu des voies, augmente la
» nécessité de veiller de plus en plus à la sûreté des voyageurs.

» Les moyens employés par les Compagnies de chemins de fer en Belgique
» ont pu, pendant longtemps, être considérés comme suffisants, eu égard à
» la nature et à l'importance du trafic de ces chemins.

» Mais, il faut bien le reconnaître, peu d'améliorations ont été, en général,
» apportées au service de ces lignes et, pour certaines d'entre elles, il est
» devenu indispensable de perfectionner l'outillage ou le mode d'exploi-
» tation.

» Les plus importantes des mesures recommandées dans cet ordre d'idées
» et éprouvées par une assez longue pratique, sont, vous le savez, les
» suivantes :

» 1° *L'emploi d'appareils d'enclanchement pour la manœuvre des signaux
» et des aiguilles;*

» 2° *Le mode d'exploitation connu sous le nom de Block-system absolu;*

» 3° *L'application aux trains de voyageurs d'un système de freins continus.*

» Ces mesures sont introduites depuis plusieurs années sur le réseau de » l'État. L'administration s'applaudit de les avoir adoptées et je suis résolu » à en généraliser l'application.

» Je viens donc, Messieurs. vous inviter à établir dans le plus bref délai :

» 1° Des appareils d'enclanchement à toutes les bifurcations placées en » pleine voie et aussi à toutes les stations de quelque importance, notamment à celles qui forment le point de jonction de deux ou de plusieurs » lignes ;

» 2° Des appareils avec signaux extérieurs commandant aux trains pour » la réalisation du Block-system absolu, sur toutes les lignes, où, à de » certains moments de la journée, circulent en une heure cinq trains dans » le même sens ;

» 3° Des freins continus aux trains de voyageurs dont la vitesse effective » de marche dépasse 45 kilomètres à l'heure.

» Je vous prie d'examiner quelles sont les mesures à prendre sous ce » rapport sur les lignes exploitées par votre Compagnie.

» Le service des lignes à voie simple mérite une attention toute spéciale, » à raison de la gravité des accidents que peut occasionner la rencontre en » pleine voie de trains marchant en sens opposé.

» L'on peut, pour ces lignes, faire usage d'appareils électriques avec » signaux extérieurs commandant aux trains, du genre de ceux qui servent » à réaliser le Block-system sur les lignes à voie double, mais modifiés de » manière à les approprier au service des lignes à voie simple.

» La sécurité dépend alors des garanties que présente le mécanisme des » appareils employés au point de vue des erreurs ou des négligences » possibles de certains agents.

» Pour diminuer ces chances d'erreurs ou en éliminer les conséquences, » trois autres procédés peuvent être adoptés :

» 1° N'avoir jamais qu'une seule machine en feu sur la section à simple » voie. Ceci n'est applicable qu'à des embranchements de peu d'importance » et d'une faible longueur;

» 2° Exploiter la ligne selon la méthode connue sous le nom de *Train-» Staff and Ticket system ;*

» 3° Établir, à tous les postes de gardes placés en pleine voie, de grosses » sonneries électriques servant à l'annonce des trains. Le service est, dans » ce cas, réglé par communications télégraphiques.

» Je vous prie de bien vouloir me faire parvenir un rapport indiquant le » mode d'exploitation actuellement suivi sur vos lignes à voie simple, ainsi » que les mesures que vous auriez, le cas échéant, à soumettre à mon approbation pour en mieux assurer la sécurité.

» Une disposition vicieuse des voies des stations peut occasionner des » accidents.

» Il importe de séparer complètement des voies parcourues par les trains » celles qui servent au triage et au classement des wagons, d'établir, dans

» les stations importantes et dans celles dont l'extrémité se trouve dans le » voisinage de fortes pentes, des voies de sûreté pour empêcher que des » wagons mis en mouvement par une cause accidentelle viennent s'engager » sur les voies principales.

» Je vous prie de procéder à une revision des installations de vos stations » et de me soumettre des propositions pour modifier celles qui laisseraient » à désirer sous ce rapport.

» J'appelle enfin votre attention sur les dangers que présentent certains » passages à niveau, soit à cause de leur importance, soit à raison des » circonstances locales. Il y a lieu soit d'y installer des appareils pour » annoncer l'approche des trains, soit de les protéger par des signaux fixes » placés normalement à l'arrêt.

» Veuillez vérifier si des mesures de précaution de ce genre ne devraient » pas être prises sur divers points de vos lignes.

» Je suis convaincu, Messieurs, que votre Compagnie n'hésitera pas à » répondre aux vœux de l'opinion publique et aux désirs du Gouvernement » en procédant à une revision attentive de ses installations et de ses règle- » ments, de manière à placer son service dans de très bonnes conditions de » sécurité.

» Elle comprendra qu'il est de son propre intérêt de ne pas négliger » l'emploi des moyens qui ont été reconnus efficaces pour diminuer le » nombre ou la gravité des accidents de chemins de fer.

» Chargée d'assurer un service public, elle aura à cœur de prendre l'ini- » tiative des mesures destinées à améliorer ce service, et le contrôle de » l'État n'aura à intervenir, j'en suis persuadé, que par voie de conseils et » non à titre d'autorité.

» Je compte donc que vous serez à même de me faire parvenir le 1er mai » prochain, au plus tard, des rapports complets sur la situation de vos » lignes en ce qui concerne les divers points traités ci-dessus, et de me sou- » mettre en même temps, s'il y a lieu, des projets de travaux ou de règle- » ment d'exploitation destinés à ajouter encore à la sûreté du service.

» Agréez, Messieurs, l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» (*Signé*) Sainctelette. »

Le ton de ce document indique assez le peu d'autorité du Gouvernement, même en cette grave matière, et si certaines Compagnies montrèrent de la résistance à satisfaire à ses invitations, il ne faut pas s'en étonner.

Pourquoi le Gouvernement propose la reprise.

La reprise paraît donc actuellement le seul remède qui puisse être appliqué, le seul moyen de mettre de l'harmonie dans l'exploitation des diverses parties du réseau national.

Le Gouvernement, lui, s'est principalement laissé guider par d'autres considérations.

C'est à peine si dans l'Exposé des motifs les raisons que nous venons de faire valoir et qui nous paraissent déterminantes, presque seules existantes pour l'opinion publique, sont indiquées.

Une brève allusion y est faite à la page 7, où il est dit que : la concentration opérée entre les mains du Gouvernement aura pour effet « l'amélioration des divers services ».

On pourrait considérer aussi qu'elles sont comprises dans cette formule générale de l'Exposé des motifs (p. 1) :

« Les avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'État ne sont » plus contestés aujourd'hui », si ces mots n'étaient suivis immédiatement de cette explication : « La principale préoccupation de celui-ci dans ce » domaine est d'encourager le progrès de toutes les branches du travail » national. »

Nous aurons à revenir plus loin sur cet énoncé de principes.

On conçoit, d'ailleurs, que le Gouvernement soit sobre sur ce point, c'est l'un des points noirs de l'avenir. Dès à présent les demandes surgissent de la part des populations desservies par les lignes dont la reprise est annoncée.

Des améliorations de toute nature sont réclamées.

Des sommes considérables devront être dépensées pour y donner satisfaction, pour que les lignes reprises soient mises au niveau des lignes actuelles de l'État. Ces sommes grèveront lourdement les recettes, celles des premières années surtout, et nous ne pouvons que louer la prudence dont le Gouvernement paraît vouloir user, pourvu, bien entendu, qu'il satisfasse aux besoins les plus pressants et qu'il fasse disparaître les anomalies les plus criantes.

On peut grouper comme suit les raisons que fait valoir l'Exposé des motifs en faveur de la reprise :

1° Suppression d'une concurrence nuisible aux intérêts du chemin de fer de l'État ;

2° Suppression des doubles services qui existent entre certains points ;

3° Suppression des conflits entre les exploitants ;

4° Avantages à résulter pour le commerce et l'industrie de la concentration du réseau entre les mains de l'État.

Nous examinerons chacune de ces raisons en nous plaçant au point de vue de l'intérêt général aussi bien qu'au point de vue de l'État considéré comme exploitant.

Suppression d'une concurrence nuisible aux intérêts du chemin de fer de l'État.

La concentration de tout le réseau entre les mains de l'État supprimera évidemment toute concurrence en supprimant les concurrents.

Que cette suppression donne au chemin de fer de l'État une plus grande liberté d'allures, c'est ce qui n'est pas moins évident.

Il sera maître absolu des tarifs et des transports. Si une compagnie privée

se trouvait dans ces mêmes conditions et si d'ailleurs elle n'était soumise à aucune surveillance, elle n'aurait qu'à organiser un service de manière à lui faire rapporter le plus possible. Ce serait tantôt par une augmentation, tantôt par une diminution du tarif qu'elle y arriverait.

Que fera l'État? Tout dépendra des principes qui l'inspireront, ou, si l'on veut, de sa politique en matière d'exploitation de chemin de fer.

Si, comme l'honorable Ministre des Chemins de fer l'a, dans diverses occasions, affirmé devant la Chambre, l'État doit exploiter commercialement, il fera comme la Compagnie, il tâchera de faire, au profit de la généralité des citoyens, de gros bénéfices sur les transports qui lui seront confiés.

Si, au contraire, il s'inspire de cette pensée que « sa principale préoccupation dans ce domaine est d'encourager le progrès de toutes les branches du travail national », il tâchera de réduire ses tarifs au minimum, se préoccupant seulement de ne pas mettre l'ensemble de son exploitation en perte.

Notre avis est qu'il n'appliquera aucun de ces deux principes d'une manière absolue. Il aura une politique intermédiaire, mitoyenne.

Et c'est pourquoi nous pensons qu'il est impossible d'affirmer que la suppression de la concurrence sera, dans tous les cas, favorable à l'industrie et au commerce.

C'est un principe élémentaire que la concurrence fait baisser les prix. Maintenue dans de sages limites, elle est un stimulant presque indispensable. L'industriel sans concurrent est exposé à s'endormir dans une trompeuse confiance. Il ne tâche plus de diminuer ses prix de revient, n'ayant pas besoin de réduire ses prix de vente.

Combien ce résultat est plus à craindre pour l'État !

L'Exposé des motifs lui-même justifie cette appréciation. S'il se plaint de la concurrence actuelle, c'est qu'elle force l'État à des réductions qu'il juge excessives.

Toutes les conventions faites avec les Compagnies pour le partage du trafic n'ont d'ailleurs d'autre objet que d'atténuer les effets de la concurrence.

La suppression de la concurrence n'amènera-t-elle pas un relèvement de certains tarifs? Personne ne pourrait affirmer le contraire.

On sait combien la batellerie se plaint de la concurrence excessive, déraisonnable à notre avis, que lui fait le chemin de fer.

Voici un avis envoyé, le 22 avril 1896, par le chef de station d'Ath :

« Monsieur,

» L'Administration examine en ce moment quelles seraient les mesures » de tarification et autres qu'il conviendrait de prendre pour attirer à la » voie ferrée le plus possible de transports qui s'effectuent actuellement par » voie d'eau.

» A cet effet elle vous prie de bien vouloir lui transmettre par mon inter- » médiaire un relevé des envois que vous avez reçus ou expédiés par voie

» d'eau depuis un an, avec indication du poids en regard de la nature de la » marchandise.

» Dans l'espoir que vous voudrez bien me fournir ces renseignements » dans quelques jours, je vous prie, Monsieur . . . . ., d'agréer l'assurance » de ma parfaite considération.

» *Le Chef de station,*

» (*Signé*) LENOIR. »

Des protestations se sont élevées maintes fois au sein de la Chambre contre de pareils procédés. Ils heurtent le bon sens, car les voies navigables appartiennent également à l'État et des péages y sont perçus comme sur les chemins de fer.

Mais ils prouvent combien le chemin de fer de l'État lui-même est sensible à la concurrence et subit ses lois. Si les canaux et les rivières n'existaient pas, jamais il n'aurait songé à diminuer ses tarifs pour les transports qu'il veut accaparer aujourd'hui.

Un autre exemple non moins typique nous est donné par l'Exposé des motifs (p. 2).

Après s'être plaint de la concurrence faite à l'État par la ligne du Grand Central d'Anvers à Charleroi, il constate que « le trafic qui suit les lignes » du Grand Central belge parcourt des sections qui présentent des rampes » de 16 et de 18 millimètres », tandis que « l'État peut conduire tout ce » trafic par une ligne plus courte » et « dont les inclinaisons ne dépassent » pas 13 millimètres ».

Ainsi, dans des conditions moins favorables de profil et de tracé, le Grand Central transporte à un prix égal à celui de l'État.

En résumé, l'expérience prouve que la concurrence agit sur le chemin de fer de l'État comme sur tout industriel quelconque, et nous croyons, en conséquence, que si la suppression de la concurrence facilitera l'action de l'État, il n'est pas démontré qu'elle sera dans tous les cas favorable à nos industriels et à nos commerçants.

Deux autres questions se rattachent très étroitement à cette première : celle des frais d'exploitation, dont nous nous occuperons plus loin, et celle des avantages qui résulteront de la suppression des doubles services.

SUPPRESSION DES DOUBLES SERVICES QUI EXISTENT ENTRE CERTAINS POINTS.

L'Exposé des motifs se plaint vivement du double régime que l'on constate aujourd'hui dans l'exploitation des chemins de fer de l'État.

Lorsqu'un train de marchandise doit être expédié de Charleroi à Anvers, ou d'Anvers vers certains points de l'Allemagne, il peut suivre deux voies différentes, celle de l'Etat ou celle du Grand Central. C'est ce que l'Exposé des motifs appelle le double régime.

« L'intérêt public n'a donc pas, dit-il, retiré de ces fusions (de diverses

» concessions) tout le bénéfice qu'il aurait obtenu si les lignes ainsi réunies » avaient été exploitées par l'État.

» Il est résulté, en outre, de cette situation, le double régime que l'on » constate aujourd'hui dans l'exploitation des chemins de fer belge .

» L'incorporation des lignes concédées dans le réseau national fera disparaître tous les inconvénients de cette dualité de régime : les tarifs seront » unifiés, au grand avantage du commerce et de l'industrie ; l'exploitation, » concentrée entre les mains d'une seule administration, permettra de » réunir sur des lignes uniques, à profil convenable, la plus grande quantité » possible de trafic et de réduire sur les autres lignes le service des trains » aux nécessités du trafic local : par suite, les doubles services étant » supprimés, l'organisation des trains sera meilleure et moins coûteuse.

» A l'origine, l'intervention des Compagnies a grandement facilité le » développement du réseau ferré, mais l'on doit constater, cependant, que » si les chemins de fer avaient tous conservé la destination qu'on leur » prévoyait en les concédant, la sphère d'action des lignes de l'État aurait » été plus grande et l'on serait arrivé plus sûrement au bon marché des » prix de transport. »

Envisagées au point de vue théorique, ces considérations sont irréfutables.

Il est certain que la concentration du trafic sur une seule ligne, surtout sur une ligne à profil et à tracé plus favorables, doit amener une diminution dans le total des frais d'exploitation.

Dans quelle mesure? il serait difficile de le dire. Mais en tout cas, la suppression de ce double régime est l'un des avantages les plus certains de l'unification du réseau.

Reste à savoir si cet avantage sera suffisant pour amener une réduction des trafics, étant donné que les frais d'exploitation sont plus élevés sur le réseau de l'État que sur celui du Grand Central, et que le stimulant de la concurrence n'existera plus.

Suppression des conflits entre exploitants.

La suppression des conflits entre exploitants est un autre avantage non moins certain.

Comme l'Exposé des motifs le fait remarquer avec raison (p. 2) :

« En outre, cet enchevêtrement de lignes d'exploitation différentes fait » naître à tout instant des désaccords entre les exploitants au sujet de » questions de tarifs, de communauté de voie ou de gares ; ces conflits ne » peuvent que devenir plus nombreux à raison du développement continu » de l'exploitation. »

Ce n'est pas seulement l'État qui bénéficiera de cet avantage ; le public pourra s'en réjouir également, car il est souvent victime du manque d'entente entre les exploitants.

Le coefficient d'exploitation pourra s'en ressentir aussi dans un sens favorable, car la suppression de ces conflits amènera une réduction dans les frais d'administration.

Avantages de l'unification du réseau.

L'unification du réseau a donc des avantages incontestables, si l'on envi sage la question dans son ensemble. Il y a en Belgique un certain nombr de marchandises à transporter. L'unification du réseau permet de fair chaque transport par la voie qui est logiquement indiquée. Aussi les frai d'exploitation doivent nécessairement être réduits à leur minimum.

Telle est la théorie. Mais cette organisation idéale se heurte dans la pratiqu à des difficultés d'application résultant de ce fait que le chemin de fer n dessert pas seulement des intérêts généraux, mais encore des intérêts locaux que ceux-ci, surtout si le chemin de fer est entre les mains de l'État, par viennent fréquemment à se faire écouter et viennent ainsi contrarier de mesures que le service de l'intérêt général devrait faire prendre et respecter

Lorque l'État aura repris le Grand Central, la route indiquée d'Anvers Charleroi sera, pour les marchandises comme pour les voyageurs, celle qu passe par Bruxelles. Les lignes d'Aerschot à Louvain et de Louvain à Charlero ne seront plus que des lignes d'intérêt local tout-à-fait secondaires.

Elles devront, si l'on veut retirer de l'unification du réseau tout le profi qu'il comporte, être exploitées comme telles.

Les populations actuellement desservies par ces lignes ne verron donc peut-être pas la situation se modifier aussi complètement qu'elles s'y attendent.

Si des lignes secondaires admettent des points d'arrêts nombreux et de correspondances bien établies avec les points d'attache aux lignes prin cipales, elle ne comportent pas, par exemple, l'organisation de train rapides ni un service intense.

Si des réclamations, des protestations même se produisaient de ce chef, i ne faudrait pas en être surpris.

Et le danger est qu'en donnant satisfaction à toutes, même à celles qui n sont pas justifiées, le bénéfice attendu de l'unification du réseau disparaiss et se transforme en perte.

La section centrale est d'avis que les avantages de l'unification sor tels qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à ces difficultés. Ce sera au Gouver nement d'y veiller ; si elle les signale, c'est parce qu'elle croit répondre a désir de la Chambre en examinant sous toutes ses faces la grave questio qui lui est soumise. Il y aura d'ailleurs d'autant mieux moyen d'y pare qu'elles auront été mises plus complètement en lumière.

Nous croyons inutile d'ajouter qu'en Belgique l'unification du réseau n peut s'opérer que par l'action de l'État : ce point est généralement admis.

Avantages et inconvénients a résulter de l'exploitation par l'état du réseau unifié.

Mais cette question de l'unification des chemins de fer étant résolue, q

doit exploiter? C'est la grave — on peut dire éternelle — question qui se pose chez nous depuis l'origine même des chemins de fer.

Elle n'a jamais été résolue, car elle ne peut l'être logiquement que lorsque l'unification d'un réseau est faite. Aussi longtemps qu'il existera un réseau appartenant à l'État et un autre appartenant à des Compagnies, ce dernier ira fatalement en diminuant au profit du premier. Nous en avons dit plus haut les raisons.

Une fois le réseau unifié, la question du meilleur système d'exploitation devra être tranchée.

L'Exposé des motifs le fait dès à présent en un seul membre de phrase :

« Les avantages de l'exploitation des chemins de fer par l'État, dit-il, ne sont plus contestés aujourd'hui (p. 1). »

Cette affirmation est aussi générale qu'absolue.

Il semblerait que dans toutes les nations du globe l'exploitation par l'État est considérée comme l'idéal.

Tout au moins ferait-elle croire qu'en Belgique l'opinion contraire n'est plus même soutenue.

Il n'est pas sans intérêt d'examiner dans quelle mesure il en est ainsi au moment où l'unification de notre réseau national est sur le point d'être accomplie.

Si nous examinons le mode d'exploitation en vigueur dans les divers pays, voici ce que nous constatons.

L'exploitation des chemins de fer en Allemagne (1).

Dans les petits États allemands, le Grand-Duché de Bade, la Bavière, la Saxe, le Wurtemberg, il n'y a jamais eu beaucoup de lignes cédées à des Compagnies. En Prusse, au contraire, l'État n'exploitait en 1870 que 4,931 kilomètres sur 9,924 kilomètres formant le réseau total du royaume.

Après la guerre de 1870, la Prusse poursuivit la concentration du réseau allemand entre les mains de l'Empire. La loi du 4 juin 1876 autorisa la cession du chemin de fer prussien à l'Empire, les lignes concédées furent rachetées pour la plupart.

---

(1) Les renseignements sur les chemins de fer dans les différents pays sont tirés des ouvrages suivants :

« Archiv für Eisenbahnwesen », Berlin (Springer, 1897). — « Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer », Bruxelles (Weissenbruch, 1897). — « Feuille fédérale suisse », mai 1897. — « Nouveau dictionnaire d'économie politique », de MM. Léon Say et Joseph Chailley-Bert, Paris (Guillaumin, 1891 et 1897). — « Handwörterbuch der Staatswissenschaften » von Dr Conrad, Dr Elfter, Dr Lexis et Dr Loening, Iena (Fischer, 1892). — « Le Referendum en Suisse », par Simon Deploige, Bruxelles (Société belge de Librairie, 1892). — « La question des Chemins de fer d'après l'enquête parlementaire sur l'exploitation des chemins de fer d'Italie », par H. Tellier, Bruxelles (Lebègue, 1883). — « Separat Abdruck aus dem politischen Jahrbuch der Schweizerischen Eidgenossenschaft (1891), von Dr C. Hilty.

Aujourd'hui, presque toutes les lignes sont entre les mains de l'Empire ou des petits Etats. Cette concentration est due à des motifs politiques et stratégiques beaucoup plus qu'à des motifs commerciaux. Elle a pourtant porté remède en même temps à un morcellement excessif du réseau, qui présentait un inconvénient sérieux.

En Angleterre. — Toutes les lignes sont entre les mains de Compagnies. Celles-ci sont très nombreuses, mais la plupart sont de peu d'importance. Une vingtaine de compagnies possèdent, à elles seules, les quatre cinquièmes du réseau. Une centaine d'autres possèdent le reste.

En 1867, la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer en Angleterre, fut appelée à donner son avis sur la question du rachat du chemin de fer par l'Etat, en vue d'arriver à un abaissement des tarifs et à une amélioration des relations entre les divers points du pays. Elle se prononça contre le rachat.

En Autriche-Hongrie. — Le réseau avait, à la fin de 1889, une étendue totale de 26,501 kilomètres, dont près de 11,000 sont exploités par l'Etat autrichien et par l'Etat hongrois. Le reste est exploité par des Compagnies.

Dans les Pays-Bas. — L'exploitation se fait par des compagnies. L'Etat afferme ses lignes à la Société d'Exploitation des chemins de fer de l'Etat et la Compagnie des chemins de fer hollandais. En 1890, l'Etat a acheté les 208 kilomètres du chemin de fer rhénan-néerlandais et en a cédé l'exploitation à la première de ces deux sociétés.

En France. — Il y a en ce moment 36,600 kilomètres en exploitation.

2,761	kilomètres	sont exploités	par l'Etat.
3,142	—	—	la Compagnie du Midi.
3,728	—	—	— du Nord.
4,810	—	—	— de l'Est.
5,365	—	—	— de l'Ouest.
6,773	—	—	— d'Orléans.
8,634	—	—	— Paris-Lyon-Méditerranée.
1,380	—	—	des compagnies diverses.

Ce réseau a coûté 15,600,000,000 francs de premier établissement.

En Italie. — L'exploitation se fait par des compagnies. Ce qui s'est passé dans ce pays est du plus haut intérêt.

A la suite de la constitution de l'unité italienne, le Gouvernement fut amené à construire certaines lignes et à en racheter d'autres.

La loi du 14 mai 1865 avait concédé les diverses lignes du royaume à cinq sociétés différentes.

Le 2 mai 1874, le ministère Minghetti-Spaventa déposa un projet de loi pour le rachat des réseaux romains et méridionaux.

Le 10 décembre 1874, le ministère représenta ce projet, devenu caduc à la suite d'une dissolution du Parlement.

Une commission nommée par la Chambre proposa de racheter également le réseau de la Haute-Italie qui appartenait à la Société autrichienne de la *Südbahn*. On voulait donc unifier le réseau.

Le Gouvernement déposa, le 9 mai 1876, un projet de loi proposant de confier à l'État l'exploitation de tout le réseau italien.

La Chambre repoussa ce projet et stipula (art. 4, loi du 29 juin 1876), que » le Gouvernement du Roi devrait présenter dans la prochaine session » législative, et, de toute manière, en l'année 1877, un projet de loi pour » la concession de l'exploitation des chemins de fer de l'État à l'industrie » privée. »

Des crises ministérielles empêchèrent l'exécution de cette décision.

Enfin, sur la proposition du ministère Cairoli-Baccarini, la Chambre décida (loi du 8 juillet 1878), qu'une Commission procéderait à « une enquête pour » déterminer dans quelle mesure les systèmes d'exploitation de chemins de » fer suivis jusqu'à présent, ainsi que les conditions, bases et calculs sur » lesquels ont été établies les diverses conventions, répondent à l'intérêt de » l'État; et pour déterminer, en outre, quelles sont les méthodes à préférer » pour la concession de l'exploitation des chemins de fer de l'État à l'indus- » trie privée. »

Cette loi décidait, en outre, qu'en attendant les résultats de l'enquête, l'exploitation des chemins de fer de la Haute-Italie, alors déjà rachetés, serait faite par le gouvernement.

Cette Commission fut composée de six sénateurs et de six députés nommés par les Chambres et de trois autres membres nommés par le Gouvernement.

Elle formula un questionnaire sur tout ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer, et le répandit dans toute l'Italie et à l'étranger, invitant tous les intéressés, ingénieurs, entrepreneurs, administrateurs de chemins de fer, constructeurs de matériel, sociétés de chemins de fer, chambres de commerce, journaux, etc., etc., à y répondre, soit par écrit, en adressant les réponses à la Commission, soit verbalement, dans des séances publiques qui devaient se tenir dans les villes principales de l'Italie.

Le questionnaire élaboré par la Commission d'enquête comprenait 158 demandes, et était divisé en 11 chapitres dont voici l'énumération :

Chap. 1er. Organisation des sociétés qui exploitent les chemins de fer italiens. § 1er. Bases économiques des sociétés. § 2. Administration des sociétés.

Chap. 2. Organisation de l'exploitation des chemins de fer. — Administration.

Chap. 3. Matériel fixe et mobile. — Combustible.

Chap. 4. Transport des marchandises et des voyageurs.

Chap. 5. Dépenses d'exploitation et de manutention.

Chap. 6. Tarifs.

Chap. 7. Ingérence du Gouvernement.

Chap. 8. Chemins de fer de l'État exploités par les sociétés particulières.

Chap. 9. Chemins de fer de l'État exploités par l'État. § 1er. Exploitation

des anciennes lignes piémontaises. § 2. Exploitation provisoire des chemins de fer de la Haute-Italie.

Chap. 10. Examen des propositions présentées par les ministres Spaventa et Depretis pour la réorganisation des chemins de fer italiens. § 1er. Proposition présentée par le ministre Spaventa. § 2. Proposition présentée par le ministre Depretis.

Chap. 11. Demandes générales.

Un *questionnaire militaire* fut également formulé. Il comprenait cinq chapitres :

I. Matériel mobile ; II. Personnel militaire ; III. Travaux et modifications à faire dans le service pour assurer et accélérer la mobilisation de l'armée ; IV. Préparation en temps de paix ; V. Solution du problème des chemins de fer au point de vue militaire exclusivement.

Il n'a pas fallu moins de soixante-quinze séances publiques, tenues dans vingt-six villes différentes de l'Italie, et de quatorze séances secrètes, pour que la Commission d'enquête pût entendre les dépositions de toutes les personnes qui ont répondu à son appel. Elle a tenu en outre cinquante-trois réunions privées.

Au fur et à mesure qu'avaient lieu les séances publiques, la Commission en publiait les procès-verbaux, et les répandait partout, comme elle l'avait fait pour son questionnaire, en procurant ainsi à tous le moyen de connaître la marche de l'enquête et d'y apporter, dans les séances ultérieures, soit des rectifications, soit de nouveaux éléments.

La Commission a reçu en outre un nombre considérable de réponses écrites ou imprimées.

La conclusion de la Commission d'enquête sur la question de l'exploitation des chemins de fer fut ainsi formulée :

« Les raisons invoquées d'un côté et de l'autre ont été examinées avec » maturité par la Commission, laquelle, en une séance spéciale, tous les » quinze membres étant présents, a pris unanimement la conclusion sui- » vante : *Il est préférable que l'exploitation des chemins de fer soit confiée* » *à l'industrie privée.* »

En conséquence, on procéda au rachat des chemins de fer, à l'unification du réseau, et l'exploitation en fut affermée à trois sociétés.

En Suisse, les chemins de fer sont exploités par des compagnies dont les cinq principales sont celles du Jura-Simplon, du Central, du Nord-Est, de l'Union Suisse et du Saint-Gothard.

En 1891, le Conseil fédéral proposa le rachat des actions du Central. Ce projet, élaboré par M. Welti, président de la Confédération et ministre des travaux publics, fut soumis au referendum populaire et rejeté par 288,956 voix contre 130,507.

L'opposition se basait sur deux raisons. Une raison politique d'abord. Le rachat devait avoir pour effet de renforcer le pouvoir central et la bureaucratie fédérale. Une raison financière ensuite ; le prix de rachat paraissait trop élevé.

M. Welti donna sa démission à la suite de ce vote, créant ainsi un précé-

dent grave. car, jusqu'alors, jamais un conseiller fédéral, auteur d'un projet de loi, ne s'était retiré à la suite d'un vote de la Chambre ou du peuple contre ce projet.

En 1896 fut votée, sur la proposition de M. Zemp, une loi sur la comptabilité des chemins de fer consacrée par un referendum à la majorité de 30,000 voix. Cette loi donne à l'État le droit de consulter les livres de comptabilité des compagnies de chemins de fer afin de lui permettre de se rendre compte de la valeur réelle des lignes.

A la suite de cette loi, M. Zemp a déposé, au début de la présente année 1897, un projet de loi pour le rachat des chemins de fer suisses.

Ce projet est actuellement soumis au conseil national et au conseil d'État.

Il sera très prochainement discuté. Il est presque certain que s'il est accepté par les Chambres, il sera soumis à un referendum populaire. Personne ne saurait prévoir d'ailleurs quel accueil il recevra. La question fait actuellement l'objet de discussions très vives dans tous les milieux et dans toutes les parties de la Suisse.

En Danemark, en Suède et en Norwège l'exploitation se fait par l'État.

Les Compagnies privées ne se sont pas présentées pour construire et exploiter le réseau.

En Espagne et en Portugal les chemins de fer sont exploités par des compagnies.

En Grèce, l'exploitation se fait également par des compagnies.

En Russie, l'Etat exploite environ 7,000 kilomètres et diverses compagnies 23,000 kilomètres.

Nous ne parlerons pas des pays hors d'Europe, leurs conditions étant pour la plupart trop différentes des nôtres.

On sait qu'aux Etats-Unis et au Canada tous les chemins de fer sont entre les mains des compagnies. En ce moment même, le Brésil procède à l'affermage de l'exploitation de ses lignes pour une durée de 60 ans. Le délai pour les soumissions expirait au 15 mai dernier. Elles devaient être remises à la direction générale ou aux légations de Paris, Londres, Berlin, Bruxelles et Washington.

Conclusions de M. Richard von Kauffmann professeur a l'université de Berlin.

Cet aperçu prouve que le système de l'exploitation par l'État est loin d'avoir triomphé dans tous les pays. Il n'est appliqué jusqu'à présent qu'à une faible partie du réseau général du chemin de fer.

Et rien ne permet de dire que l'opinion publique soit en voie de se modifier.

Un spécialiste très connu, M. Richard von Kaufmann, professeur à l'université de Berlin, vient de publier sous ce titre « *Die Eisenbahn politik Fran-*

kreichs » (La politique de la France en matière de chemin de fer) un ouvrage important où il étudie et compare pendant deux volumes in-8° le système de l'État allemand à celui de l'État français.

M. Lemercier, docteur en droit et secrétaire de la direction du chemin de fer de l'Est a publié dans la *Revue générale du chemin de fer* un compte rendu développé de cet ouvrage.

Les conclusions de M. von Kauffmann sont du plus haut intérêt.

Nous en reproduisons ci-dessous une partie d'après le travail de M. Lemercier.

« Alors que le réseau commercial allemand était enfin presque achevé, » malgré tant de difficultés particulières à un pays si longtemps morcelé et » dépourvu de toute politique d'ensemble, l'Allemagne a cru devoir, de » 1879 à 1882, opérer la nationalisation de ses chemins de fer dans un » intérêt d'unification militaire des Etats de l'Empire.

» Aux anciennes compagnies, qui construisaient médiocrement, mais du » moins à bon marché, a succédé, depuis lors, le régime d'Etat, avec ses » constructions uniformément luxueuses et chères.

» L'exploitation, déjà presque unifiée longtemps avant le rachat, grâce à » l'action bienfaisante du « Verein » ou Association des chemins de fer alle- » mands, n'a pour ainsi dire fait en ce sens aucun progrès nouveau. Un » excès de réglementation et de fonctionnarisme a pénétré partout. La natio- » nalisation n'a pas amené d'économie d'exploitation : elle n'a pas été » profitable ni au public, ni au personnel, ni à l'Etat lui-même.

. . . . . .

» Mais l'association permanente de l'initiative privée et de la puissance » publique a produit, en ce pays, et paraît devoir y produire encore à » l'avenir, les résultats les plus remarquables.

» Par un habile emploi de ce régime, si souple et si fécond, l'Etat français » a réussi à faire construire, dans les meilleures conditions techniques, en » majeure partie aux frais des Compagnies et par leurs propres moyens, un » réseau national, où il a su faire admettre toutes les lignes qui lui ont » paru présenter quelque intérêt économique, stratégique ou même » électoral.

» L'exploitation, constamment tenue en tutelle par les droits de contrôle » et d'homologation, stimulée par la concurrence d'un magnifique réseau » de voies navigables libre de toute action, est demeurée moins onéreuse » qu'en Allemagne et présente, par rapport à ce pays, les conditions » suivantes :

» Une vitesse et une sécurité plus grandes.

» Des tarifs de voyageurs moins élevés, déduction faite de l'impôt.

» Des tarifs de marchandises mieux établis pour le développement du » trafic intérieur et pour la lutte contre la concurrence étrangère, quoique » présentant une moyenne générale un peu plus élevée par suite de la » proportion plus grande des transports d'objets d'une certaine valeur.

» Un matériel roulant relativement plus considérable, avec un effectif de » machines locomotives moins nombreux, mais mieux utilisé.

» Enfin, un personnel plus restreint, jouissant de conditions d'existence » et de travail moins égales, grâce à l'importance des sacrifices consentis en » sa faveur par les Compagnies.

» En matière financière, l'amortissement intégral du capital des chemins » de fer, actions et obligations, se poursuit, au seul profit de l'Etat, avec » une régularité mathématique, et s'achèvera, sauf le cas de rachat, dans le » délai des concessions.

» . . . . . .

» Parvenu aujourd'hui au milieu de la route, l'Etat n'a qu'à poursuivre » avec persévérance la politique inaugurée il y a plus de cinquante ans, et il » entrera gratuitement, vers le milieu du siècle prochain, en possession » d'un réseau de 35,800 kilomètres, ayant coûté plus de 13 milliards et » entièrement libéré de sa dette nominale actuelle de 18 milliards et demi.

» Si l'Etat avait dû construire lui-même ce réseau, les 18 milliards et » demi d'actions et d'obligations s'ajouteraient aujourd'hui aux 33 milliards » qui constituent dès maintenant la dette publique de la France.

» D'ici à cinquante ans, cette dette, déjà si formidable, devra certaine- » ment s'accroître encore, ne fût-ce que par des conversions ; mais quoi » qu'on puisse augurer de son avenir, la France se trouvera singulièrement » grandie le jour où l'expiration des concessions des chemins de fer appor- » tera au Trésor un excédent de revenu net annuel de 1,200 millions qui » suffirait au service d'une dette de 48 milliards 27 p. c., et pourra être » consacré par l'Etat, soit à diminuer considérablement les impôts, soit à » écraser la concurrence étrangère par d'énormes abaissements des tarifs » de transport. »

On ne contestera pas la signification de cette comparaison entre deux pays rivaux d'une puissance presque égale, ayant beaucoup d'intérêts similaires, fortement outillés l'un et l'autre et qui se disputent sur de nombreux points du globe la prépondérance commerciale.

Les conclusions qui ne sont pas en faveur du régime allemand, ont une valeur d'autant plus grande qu'à raison de sa nationalité même l'auteur est à l'abri de toute suspicion de partialité.

La politique belge en matière de chemins de fer jusqu'en 1870.

En Belgique, comme nous le disions plus haut, la question de savoir si l'exploitation du chemin de fer devait se faire par l'État ou par des Compagnies concessionnaires, fut posée dès l'origine.

Au moment où la concentration dans les mains de l'État est sur le point de se faire presque totalement, il n'est pas sans intérêt de rappeler aussi sommairement que le temps dont la Chambre dispose et que l'étendue de ce document l'exigent, l'histoire de notre réseau national.

La loi du 1er mai 1834 décréta la construction d'un réseau de 397 kilomètres à construire et à exploiter par l'État.

La discussion de cette loi est restée célèbre. On sait que l'utilité des chemins de fer fut contestée, mais l'intérêt des débats au point de vue où

nous sommes en ce moment, réside dans ce fait que, dès lors, les partisans de l'exploitation privée et ceux de l'exploitation par l'État furent aux prises.

Feu notre collègue, M. Le Hardy de Beaulieu, dans un rapport sur le Budget des Travaux publics pour 1880, rendant compte de cette discussion, s'exprime ainsi :

« A qui confier le monopole des transports d'Ostende ou d'Anvers au » Rhin? On risquait de le voir tomber aux mains des orangistes, qui étaient » les gros capitalistes d'alors. En fait, c'était la *Société générale pour favoriser* » *l'industrie nationale,* cette création de Guillaume, qui demandait ou qui » patronait les principales concessions. Guillaume eût donc été le principal » actionnaire de nos chemins de fer! Les patriotes ne pouvaient admettre » cette possibilité et la question politique décida la majorité du pouvoir » législatif, comme elle avait décidé le Gouvernement, à décréter non seule- » ment l'exécution des voies et des stations par le Gouvernement, mais » encore, au moins provisoirement et à titre d'expérience, l'exploitation » par ses agents, aux risques et périls des contribuables. »

Les six premières années furent consacrées à la construction du réseau primitivement décrété et à un certain nombre de lignes complémentaires. En 1844, le réseau de l'État comportait 559 kilomètres.

Le 3 novembre 1844 eut lieu l'inauguration du premier chemin de fer concédé, notamment de la section d'Anvers à Saint-Nicolas, du chemin de fer d'Anvers à Gand.

A partir de cette date les concessions de chemins de fer se multiplient et on semble avoir renoncé au système primitif comprenant la construction et l'exploitation par l'Etat. De 1844 à 1862, le réseau construit par l'État ne s'accroît que de 8 kilomètres formant un total de 567 kilomètres. L'État exploite un total de 748 kilomètres, dont 181, par conséquent, contruits par les compagnies.

Les compagnies, au contraire, de 1844 à 1862, livrent à l'exploitation 1,185 kilomètres.

La politique belge en matière de chemins de fer depuis 1870.

Cette politique hésitante se poursuit jusqu'en 1870.

A partir de ce moment, on entre dans la période des grands rachats, dont l'opération actuelle marque vraisemblablement l'avant-dernier terme.

Nous donnons ci-dessous le relevé des concessions de chemins de fer rachetées jusqu'à la date du 1er décembre 1896.

Relevé des concessions de chemins de fer rachetées

Les concessions rachetées en exécution et conformément à la clause prévue au cahier des charges sont

N°s d'ordre.	DÉSIGNATION des CONCESSIONS.	DATE de l'arrêté de concession.	CLAUSE DE RACHAT stipulée dans la convention ou le cahier des charges.
1	Manage à Mons. (Exploité par la Société concessionnaire.)	20 juin 1845. . .	Aucune. . . . .
2	Lignes reprises de la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut en exécution de la loi du 3 juin 1870 (601 kilomètres). La recherche des divers renseignements : date des arrêtés de concession, clause de rachat, etc., demanderait un temps assez long ; il n'est pas douteux que le cahier des charges de certaines de ces concessions contenait une clause de rachat. Ces lignes ont été incorporées dans le réseau de l'Etat le 1er janvier 1871.		
3	**Ligne de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost. (Exploitation par l'Etat moyennant attribution d'une part de recette à la société concessionnaire.)**	**1er mai 1852. .**	**Rachat après vingt ans d'exploitation et moyennant préavis de quatre ans. Paiement pendant le restant de la concession d'une annuité égale au produit moyen des cinq années les meilleures parmi les sept dernières, plus une prime de 15 p. c.**
4	Pépinster à Spa (exploité par l'Est français.)	8 avril 1853. . .	Aucune. . . . .
5	*Bruxelles à la frontière Grand-Ducale et à la frontière française par Arlon.* Embranchement de Bastogne.	18 juin 1846 et 29 janvier 1852.	Aucune. . . . .
	Liége à Marloie. (Exploitées par la Grande Compagnie du Luxembourg.)	6 mars 1863 . .	Après vingt ans d'exploitation ; capitalisation à 5 p. c., plus une prime de 15 p. c., du revenu net moyen des cinq années les plus favorables prises parmi les sept dernières.
6	*Lichtervelde à Furnes.* (Exploitée par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	9 janvier 1856. .	—
7	*Bruges à Blankenberghe*	21 décembre 1861.	—
	Blankenberghe à Heyst . . . . . (Exploitées par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	14 juin 1866.	

jusqu'à la date du 1er décembre 1896.

imprimées en caractères gras ; celles rachetées par convention sont imprimées en caractères ordinaires.

DATE		BASES SUIVIES POUR LA REPRISE.
à partir de laquelle le rachat pouvait être effectué	à laquelle il a été réalisé.	
—	1er janvier 1857. Loi du 8 juillet 1858	Paiement d'une annuité pendant le restant de la concession Le détail du calcul de cette annuité manque, son import correspond sensiblement au montant de la recette nette de la pénultième année avant le rachat, augmenté d'une prime de 15 p c On oserait presque affirmer que telle a été la base du rachat. La concession et le matériel ont été repris moyennant le paiement de cette indemnité, les approvisionnements ont été payés séparément
		Attribution à la Compagnie des Bassins Houillers d'une part variable (avec minimum fixe) des recettes réalisées sur les lignes cédées par elle. En 1877 (loi du 27 juin), cette part variable a été transformée en annuité fixe. Le matériel et les approvisionnements ont été payés séparément L'opération traitée avec la Compagnie des Bassins Houillers constituait une reprise de l'exploitation des lignes.
1er mai 1876 .	**1er mai 1876** . **Loi du 17 mai 1877.**	**Conformément au cahier des charges.** — **A la demande de la Société, l'annuité a été capitalisée en 1877 et le capital payé à la Société. (Loi du 23 juin 1877)** **Celle-ci a consenti une réduction de 5 ½ p. c sur le capital pour tenir compte de l'avantage résultant du paiement immédiat.**
—	16 *septembre* 1872 Loi du 16 janvier 1873	Paiement pendant le restant de la concession, d'une annuité égale à la recette nette reçue par la Société concessionnaire pendant l'année qui a précédé celle du rachat — L'annuité a été capitalisée en 1877 et le capital payé à la Société (Loi du 23 juin 1877) Réduction de 5 ½ p c comme pour Dendre et-Waas
—	1er *janvier* 1873 Loi du 15 mars 1873	Le Gouvernement a racheté non seulement les concessions de chemins de fer, mais les concessions minières et celle du canal de l'Ourthe Il a repris l'actif et le passif de la Grande Compagnie du Luxembourg au 31 décembre 1872, a payé aux actionnaires le dividende du second semestre de cette année et s'est engagé pour l'avenir à assurer le service des actions
1er avril 1886 .	*Id.*	privilégiées et des obligations de la Compagnie ainsi qu'à payer aux actions, jusqu'à la fin de la concession, un dividende fixé à la convention L'Etat s'est en outre engagé à offrir le remboursement des actions ordinaires — Ultérieurement (loi du 26 août 1885) et sans qu'il ait pris en 1885 un engagement à cet égard, l'Etat a offert l'échange contre des titres de la dette publique, des obligations et des actions privilégiées de la Grande Compagnie du Luxembourg
—	1er *janvier* 1878. Loi du 31 mai 1878.	Capitalisation à 4 p c , pour la durée restant à courir de la concession, d'une annuité égale au minimum d'intérêt garanti par l'Etat, réduction de 5 ½ p c pour tenir compte de l'avantage de la capitalisation Paiement de la valeur ramenée au jour du rachat, du matériel, mobilier et outillage, lesquels ne pouvaient être aliénés avant l'expiration de la concession Paiement de la valeur des approvisionnements
—	*Id*	Capitalisation à 4 p c., pour la durée restant à courir de la concession, du revenu net de la ligne en tenant compte d'une certaine progression, réduction de 5 ½ p c pour tenir compte de l'avantage résultant du paiement immédiat du capital Paiement du matériel, du mobilier, de l'outillage et des approvisionnements comme ci-dessus pour Lichtervelde à Furnes.

N°s d'ordre	DÉSIGNATION des CONCESSIONS.	DATE de l'arrêté de concession.	CLAUSE DE RACHAT stipulée dans la convention ou le cahier des charges.
8	*Thielt à Lichtervelde*	22 *août* 1864 . . 10 mars 1870.	—
9	Lokeren à Selzaete. . . . . Selzaele à Assenede. . . . . (Exploitée par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	8 juin 1864 . . . 25 août 1868.	—
10	Eecloo à Anvers. (Exploitée par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	2 mars 1867 . .	—
11	Ostende à la frontière française vers Armentières. (Exploitée par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.	25 mai 1864 . .	—
12	Furnes à la frontière française vers Dunkerque (Exploitée par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	12 mars 1863 . .	—
13	Audenarde à Nieuport. (Exploité par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	1er décembre 1863.	*Art.* 63 *du cahier des charges.* Rachat facultatif après vingt ans d'exploitation par le concessionnaire moyennant capitalisation à 5 p. c. et prime de 15 p. c. du revenu net moyen des cinq années les meilleures prises parmi les sept dernières.
14	**Saint-Ghislain à Erbisœul. (Exploitée par la société concessionnaire.)**	**29 mars 1873.**	**Art. 10 de la convention. — A toute époque, même avant la mise en exploitation et sans que les obligations des concessionnaires quant à l'achèvement du chemin de fer en soient modifiées, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession moyennant paiement aux concessionnaires, pendant le temps qu'aura encore à durer la concession, d'une annuité de 112,500 francs si la ligne est pourvue de la double voie sur toute son étendue, et de 86,000 francs si la ligne est à simple voie entre les stations et les haltes.** **Il sera loisible à l'État de se libérer en payant aux concessionnaires : pour la ligne à double voie, un capital de 3 millions 385,000 francs, et pour la ligne à simple voie, un capital de 1 million 283,000 francs.** **Art. 11. — Il est entendu que, dans le cas de rachat, la somme que les concessionnaires auront versée en exécution de l'article 3 ci-dessus leur sera restituée. (Dépense de modification aux voies de l'État par suite de la construction du**

DATE		BASES SUIVIES POUR LA REPRISE.
à partir de laquelle le rachat pouvait être effectué.	à laquelle il a été réalisé.	
—	1er *janvier* 1878. Loi du 31 mai 1878.	La concession de cette ligne appartient à la compagnie concessionnaire des lignes de Bruges-Blankenberghe-Heyst. La ligne de Thielt à Lichtervelde n'était pas entièrement achevée lorsqu'elle a été rachetée par le Gouvernement. Celui-ci a payé la valeur des travaux exécutés et des matériaux approvisionnés ; il n'y avait pas de matériel.
—	*Id.*	Les recettes de ces lignes ne couvraient pas les dépenses d'exploitation. Le prix de rachat a été basé sur le remboursement de la valeur des travaux faits pour l'établissement de la voie et ses dépendances et sur la valeur des approvisionnements. Le matériel d'exploitation a été payé. (Il reste à vérifier si le payement a été effectué dans les mêmes conditions que pour les lignes de Lichtervelde, Furnes et de Bruges à Heyst).
—	*Id.*	Id.
—	*Id.*	Comme pour Bruges-Blankenberghe-Heyst.
—	*Id.*	Comme ci-dessus pour Lokeren-Selzaete-Assenede.
Cette date n'est pas arrivée lorsque la déchéance a été prononcée.	*Id.*	En réalité, cette concession n'a pas été rachetée. La Société concessionnaire étant dans l'impossibilité de continuer à faire face aux charges de l'exploitation, sa déchéance a été prononcée. L'État a alloué une indemnité aux porteurs des obligations dont le produit avait servi à la construction du chemin de fer.
A toute époque.	*Id*	**Conformément à la clause du cahier des charges, l'État a payé la valeur de la concession en capital et a remboursé les sommes payées par le concessionnaire pour travaux aux voies de l'État ainsi que la valeur du matériel.**

Nos d'ordre.	DÉSIGNATION des CONCESSIONS.	DATE de l'arrêté de concession.	CLAUSE DE RACHAT stipulée dans la convention ou le cahier des charges.
			chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul.) **De plus, l'État leur remboursera le prix du matériel d'exploitation dont la ligne pouvait être pourvue ou dont la commande serait faite par les concessionnaires. La valeur de ce matériel serait fixée à l'amiable ou à dire d'experts.**
15	**Anvers à la frontière néerlandaise vers Rotterdam. (Exploitée par le Grand Central Belge.)**	**1er février 1853.**	**ART. 51 du cahier des charges. — Entente préalable avec le gouvernement des Pays-Bas pour le rachat de la section située sur son territoire, formant le prolongement de cette ligne.** **Rachat facultatif après vingt ans d'exploitation par le concessionnaire moyennant capitalisation à 5 p. c. et prime de 15 p. c. du revenu net moyen des cinq années les meilleures parmi les sept dernières.**
16	**Lierre à Turnhout. (Exploitée par la compagnie concessionnaire.)**	**5 octobre 1853.**	**ART. 51 du cahier des charges. — Rachat facultatif après vingt ans d'exploitation par le concessionnaire, moyennant, au choix de celui-ci, capitalisation à 4 p. c. du revenu garanti par l'État, ou capitalisation à 5 p. c., plus une prime de 15 p. c., du revenu net des cinq années les meilleures prises parmi les sept dernières.**
17	Marbehan à la frontière française par Virton. (Exploitée par la Compagnie des Bassins-Houillers du Hainaut.)	5 novembre 1868.	*Art.* 18 *de la convention*. Rachat facultatif après quinze ans d'exploitation par le concessionnaire. Paiement pour chaque année restant à courir de la concession, d'une annuité égale à la moyenne du revenu net des cinq années les meilleures prises parmi les sept dernières; prime de 10 p. c. si le rachat a lieu avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation. L'annuité ne peut être inférieure au produit net de la dernière des sept années prises pour base, ni au montant du minimum de l'intérêt garanti par l'État. A la demande du concessionnaire, l'État sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement de la valeur, fixée par expertise.
18	**Landen à Ciney (Hesbaye-Condroz). (Exploitée par l'État moyennant 50 p. c. des recettes.)**	**13 mai 1873. (Loi.)**	**Art. 3 de la convention. — Rachat facultatif après vingt ans d'exploitation, moyennant payement pour chaque année restant à courir de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par le concessionnaire pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières, plus une prime de 15 p. c. Préavis de quatre ans.**
19	**Ligne des Plateaux de Herve. (Exploitée par l'État moyennant 50 p. c. des recettes.)**	**25 juin 1869.**	**Art. 53 du cahier des charges. — Rachat facultatif après quinze ans d'exploitation, moyennant paiement, pour chaque année restant à courir de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par le concessionnaire pendant les cinq années les plus productives parmi les sept dernières; prime de 10 p. c. si le rachat a lieu avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation.** **L'annuité ne peut être inférieure à la part de recette attribuée aux concessionnaires pendant la dernière année avant le rachat.**

DATE		BASES SUIVIES POUR LA REPRISE
à partir de laquelle le rachat pouvait être effectué	à laquelle il a été réalisé.	
5 mai 1875. .	**1er juillet 1880. (Loi du 29 avril 1880.)**	**Conformément à la clause du cahier des charges. Le prix de rachat n'est pas déterminé.**
19 avril 1875.	**1er mars 1883. (Loi du 2 avril 1881.)**	**Conformement à la clause du cahier des charges et moyennant la capitalisation à 4 p. c. du revenu garanti par l'Etat. Le materiel d'exploitation, le mobilier et l'outillage ont été payés separement en exécution d'une decision judiciaire. Les approvisionnements ont ete payes séparément aussi.**
—	15 *mars* 1881. Loi du 26 août 1880.	La clause du rachat n'étant pas applicable quand le chemin de fer a été repris Le prix de rachat a été établi néanmoins par l'application de la clause ci-contre. L'on a capitalisé pour la durée de la concession le revenu garantit par l'Etat. Le matériel a été payé séparément. Le rachat a eu également pour but de mettre fin, par une transaction, à diverses contestations entre l'Etat et la Compagnie.
1er sept. 1897.	**1er janvier 1900. (Loi du 19 décembre 1895.)**	**Conformement a la clause du cahier des charges.**
7 sept. 1897. .	**7 sept. 1897. (Loi du 29 juin 1896.)**	**Id.**

La Chambre trouvera plus loin le tableau des concessions encore en vigueur avec l'indication des lignes dont le rachat est proposé.

Si, comme tout le fait prévoir, la Chambre vote le projet de loi qui lui est soumis, il ne restera plus en Belgique que les lignes suivantes exploitées par des Compagnies :

Chemin de fer de la Flandre occidentale.
Hasselt-Maeseyck.
Nord Belge.
Chemin de fer de Chimay.
Malines-Terneuzen.
Gand-Terneuzen.
Termonde-Saint-Nicolas.

Raisons du rachat du chemin de fer depuis 1870.

A première vue, il semble que ces faits constituent un argument péremptoire — un argument de fait — le plus fort de tous les arguments — en faveur de la thèse si sommairement affirmée par l'Exposé des motifs.

Il semble qu'en Belgique au moins la question de l'exploitation par l'État ou par les Compagnies soit tranchée et par les Chambres et par l'opinion publique.

Mais pour peu que l'on analyse les faits, on constate qu'il n'en est rien.

Tout au début ce sont des considérations politiques qui décident le Gouvernement et les Chambres à mettre la construction et l'exploitation des chemins de fer entre les mains de l'État.

En 1869, fut votée la loi (23 février 1889) interdisant aux sociétés de céder leurs lignes sans l'approbation du Gouvernement. L'opinion publique s'était vivement émue en Belgique d'un projet de cession à l'Est français de la ligne du Luxembourg. Un échange de vues des plus intéressants eut lieu, dans la séance du 19 février, entre MM. Malou et Frère-Orban au sujet de cette loi. Voici le résumé des discours de ces deux orateurs (1).

M. Malou regrettait de voir un malentendu passager surgir entre la Belgique et la France. Il entendait bien voter la loi pour que le Gouvernement pût au besoin protéger les intérêts généraux, mais *non pour que l'État exploitant les chemins de fer y trouvât une arme nouvelle de concurrence.* L'inégalité entre les Compagnies et le Gouvernement comme Etat exploitant était déjà assez grande, attendu que les Compagnies font la guerre ou soutiennent la lutte aux dépens de leurs actionnaires ; tandis que le Gouvernement la fait aux frais de tout le monde, les actionnaires compris. L'orateur espérait qu'il serait bien entendu et convenu que le Gouvernement n'appliquerait pas cette loi comme un moyen de concurrence contre les Compagnies ; en d'autres termes, que ce ne serait pas le Gouvernement exploitant qui pourrait user

(1) *Histoire parlementaire de la Belgique,* par Louis Hymans.

de cette loi, mais bien le Gouvernement comme protecteur des intérêts généraux du pays.

Répondant à ce discours, M. Frère-Orban, Ministre des Finances, protestait contre l'idée que le projet de loi serait un acte de défiance envers la France, et qu'il serait dicté par l'Allemagne. Il exposait les incidents qui avaient amené la présentation du projet et faisait l'historique de la cession du chemin de fer du Luxembourg à la compagnie de l'Est français. Il faisait ressortir le droit de la Belgique et son intérêt à s'opposer à de pareils marchés, et il déclarait, en réponse à M. Malou, que l'Etat *ne se prévaudrait de ce projet pour se saisir de l'exploitation d'une ligne concédée, que lorsqu'il y aurait eu contravention de la part de la Compagnie.*

Plus tard, ce sont des considérations commerciales qui interviennent, ou la nécessité de sauver un chemin de fer dont les recettes sont insuffisantes. Dans d'autres cas, il faut venir en aide à des industries menacées par des tarifs que des Compagnies se proposent d'établir. Encore, ces menaces des Compagnies cachaient-elles parfois, dit-on, le vif désir de ces Compagnies de se faire racheter leur concession.

Dans le premier cas, l'Etat, exploitant, industriel, supprime une concurrence qui le gêne. C'est le caractère le plus accentué de l'opération qui nous est proposée en ce moment.

Dans le second cas, il vient en aide à des populations qui sans lui pouvaient se trouver menacées dans leurs communications. C'est la raison qui touche le plus vivement la masse du public.

Le Gouvernement intervient comme un génie bienfaisant, étendant sa protection sur des citoyens en détresse.

Dans le troisième cas, l'Etat intervient pour protéger des industries nationales contre leurs rivales de l'extérieur. Rompant avec les principes du libre-échange, de la liberté commerciale, si fréquemment affirmés, proclamés, vantés, il fait purement et simplement du protectionnisme déguisé.

C'est le second avantage signalé dans l'Exposé des motifs.

Mais tout en votant ces rachats successifs, les Chambres ne se prononçaient pas sur le fond de la question.

Les Exposés des motifs et aussi les rapports des sections centrales font valoir les avantages de l'unification du réseau. Ils observent que les populations préfèrent à l'exploitation par des compagnies l'exploitation par l'Etat, parce que celle-ci offre plus d'avantages au public. Et quant aux sacrifices à faire par le Trésor, on admet qu'ils seront compensés par un développement de la richesse publique.

Mais aucun n'essaie de démontrer que tous ces avantages ne pourraient être obtenus par une exploitation rationnelle du réseau confiée à une ou plusieurs compagnies.

En se reportant à l'époque où ces rachats ont eu lieu, on s'explique fort bien l'attitude du Gouvernement et des Chambres.

Les inconvénients du morcellement excessif du réseau étaient tels qu'il fallait absolument y pourvoir; le Gouvernement était aussi désarmé qu'au-

jourd'hui en face des Compagnies. L'unification s'imposait et elle ne pouvait se faire que par l'Etat.

Une bonne organisation de l'exploitation de l'ensemble des lignes présuppose l'unification et une action de l'Etat sur les exploitants assez puissante pour que, d'une part, les intérêts généraux du pays soient sauvegardés et que, d'autre part, les citoyens soient traités sur un pied d'égalité suffisante.

M. Malou, qui proposa et fit voter, en 1873, le rachat du Grand Luxembourg et n'avait, par conséquent, aucun parti pris en cette matière, écrivait, en mars 1860, à propos du meilleur système d'exploitation des chemins de fer belges :

« Je crois, d'après l'examen impartial des faits, que l'on n'est pas encore » arrivé en Belgique, quant à l'exploitation des chemins de fer, à un état » d'équilibre stable et pour ainsi dire définitif, que des fusions, aliénations, » absorptions, auront lieu dans un temps assez rapproché.

» Trois modes de transformation ou d'amélioration (ces mots sont ici » synonymes dans ma pensée) se présentent à l'esprit :

» Fusions entre les compagnies particulières ;

» Cession de l'exploitation à de puissantes sociétés étrangères ;

» Réunion au réseau exploité par l'Etat. »

. . . . . .

» Il est une idée qui germe depuis longtemps (je n'en suis ni l'inventeur » ni l'apôtre) et qui consisterait à constituer le railway national lui-même à » l'instar d'une société où le Gouvernement aurait la prépondérance comme » intéressé et par le choix de la plupart des administrateurs. Une telle com- » binaison, si elle était bien et solidement organisée par la loi, contribuerait » puissamment à la prospérité du chemin de fer de l'Etat et procurerait, » sans aucun danger industriel ou politique, de grands avantages finan- » ciers, en faisant disparaître presque tous les inconvénients inhérents à » l'état actuel des choses.

» Le moment n'est pas encore venu d'examiner d'une manière approfon- » die cette idée, qui peut-être un jour se réalisera.

» L'idée se réalisant, les transformations se feraient au profit des intérêts » publics, au profit du chemin de fer de l'État et au profit des compagnies, qui » gagneraient autant que l'État lui-même à se fondre dans cette puissante » unité. »

On remarquera que l'organisation esquissée par cet éminent homme d'État a beaucoup de traits communs avec celle de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Son opinion s'est modifiée dans la suite. Il déclarait à la Chambre, dans un discours prononcé le 19 janvier 1872, que l'exploitation par l'État était un fait irrévocablement acquis. Mais il était alors Ministre des Finances et défendait le chemin de fer de l'État, qui était vivement attaqué. Peut-être, s'il avait pu assister au développement merveilleux de nos chemins de fer vicinaux, serait-il revenu à son premier sentiment.

La section centrale chargée d'examiner le budget des travaux publics pour l'exercice 1880 fit, par l'organe de M. Le Hardy de Beaulieu, un rapport qui

conclut de la manière la plus formelle en faveur de l'exploitation par des compagnies. Ce rapport eut un grand retentissement, aussi bien à l'étranger qu'en Belgique.

» Tout, y est-il dit, est anormal dans l'organisation des transports aux » frais de l'Etat. Dans une entreprise particulière, ce sont ceux qui courent » les risques qui gèrent, qui dirigent et qui sont responsables. En fait, per- » sonne n'est responsable, dans le sens juridique du mot, dans le système » de l'administration par l'Etat. La seule responsabilité qui garantisse le » pays, c'est celle de l'homme politique qui occupe momentanément le » Ministère des Travaux publics.

» . . . . . .

» Il est évident qu'une grande administration publique n'a pas et ne peut » pas avoir la souplesse et la liberté d'allures qui convient à une opération » commerciale, tandis qu'il est absolument impossible de façonner le com- » merce et l'industrie aux mouvements précis et réguliers que semble par- » fois vouloir lui imposer cette administration. La promptitude du coup- » d'œil et la rapidité d'exécution sont de première nécessité pour le com- » merce, et souvent aussi pour l'industrie ; parfois ils préféreraient avoir à » payer de forts tarifs plutôt que d'être retardés dans leurs opérations. Une » administration publique, et même les Compagnies privées, d'après notre » système de concessions, de péages et de tarifs, ne peuvent se plier à ces » exigences. Elles doivent répartir leurs services aussi exactement que » possible entre tous, quelques-uns fussent-ils disposés à payer un prix plus » élevé du service demandé.

» . . . . . .

» Une administration publique, bien que composée d'hommes habiles et » éminents dans leur spécialité, n'aura jamais le flair commercial que l'on » acquiert dans les luttes incessantes de l'industrie et du commerce privés. » La liberté et le pouvoir de se décider aussitôt leur font défaut. Et si » celui-ci a ses avantages dans certains moments, ses inconvénients sont » visibles dans d'autres. Les sources d'informations, d'ailleurs, ne sont pas » non plus les mêmes, ni aussi sûres, ni aussi rapides. De plus, on n'ose pas » négocier avec une administration publique comme avec un particulier. »

En 1883, le même représentant, chargé du même rapport, s'exprima en ces termes :

» En fait et en réalité, l'administration des chemins de fer de l'Etat n'est » soumise à aucun autre contrôle effectif qu'à celui, tout politique, des » Chambres et à celui des soupçons vagues et indéterminés du public et de » la presse, l'écho du sentiment public.

» Les compagnies concessionnaires, au contraire, sont contrôlées au point » de vue des dépenses, par leurs actionnaires, par leurs commissaires ou » leurs censeurs ; au point de vue des tarifs, par les pouvoirs publics, par » le public et la presse ; en Angleterre, en Amérique, en France, les légis- » latures interviennent fréquemment pour redresser les griefs ou faire droit

» aux plaintes du public, et l'on impose aux concessionnaires des charges » auxquelles l'Etat est soustrait.

» Bien que, dans la réalité, l'Etat ne soit dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer que l'agent délégué du public, seul et vrai propriétaire, celui-ci a beaucoup moins d'action sur l'administration qu'il n'en a » sur les compagnies, et c'est ainsi qu'il est amené, par la force des choses, » à faire intervenir l'influence politique là où elle n'a que faire, là où elle » ne peut qu'être nuisible à tous les points de vue.

. . . . . .

» Ce n'est que très récemment que les ministres ont successivement établi » une sorte de comptabilité commerciale des chemins de fer, bien imparfaite » encore, puisque l'administration se déclare, jusqu'ici, impuissante à » établir le prix de revient de l'exploitation de ses diverses lignes et même » de ses différents réseaux. Elle ne connaît que les résultats généraux. »

La situation du chemin de fer de l'État depuis 1884.

Depuis 1884 une certaine accalmie s'est produite. Cette date coïncide avec l'avénement de l'honorable M. Vandenpeereboom. Elle marque le début d'une période de grande prospérité pour les chemins de fer.

Voici le tableau des résultats de l'exploitation du réseau de l'Etat depuis son origine.

Résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine en faisant entrer en ligne de compte les pensions allouées aux fonctionnaires et agents du chemin de fer.

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées	COMPTE D'EXPLOITATION — RECETTES brutes. (V. annexe VI.)	COMPTE D'EXPLOITATION — DÉPENSES D'EXPLOITATION.	COMPTE D'EXPLOITATION — RECETTES nettes	CHARGES financières. (amortissements et intérêts).	SOLDES ANNUELS. — ACTIF.	SOLDES ANNUELS. — PASSIF.	MONTANT des pensions	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits du montant des pensions. — ACTIF	SOLDES des col. 6 et 7 dûment réduits du montant des pensions. — PASSIF.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	13.5	269,362 50	168,647 44	100,515 06	33,516 01	66,999 05	»	»	66,990 05	»
1836	35 7	825,594 01	431,135 67	394,458 34	136,336 77	258,121 57	»	»	258,121 57	»
1837	90 8	1,417,875 16	1,189,988 72	227,886 46	410,381 01	»	182,494 55	»	»	182,494 55
1838	202.6	3,098,267 66	2,788,616 64	329,651 02	1,046,218 61	»	716,567 59	»	»	716,567 59
1839	273.3	4,282,886 66	3,082,994 23	1,199,892 63	1,621,176 10	»	421,283 47	»	»	421,283 47
1840	324 7	5,355,946 38	3,077,994 08	2,277,952 30	2,229,152 34	51,799 96	»	»	51,799 96	»
1841	340.5	6,281,809 09	4,469,387 95	1,812,421 14	2,677,871 61	»	865,450 47	»	»	865,450 47
1842	393 5	7,501,862 49	4,479,474 31	3,022,388 18	3,434,285 50	»	411,897 32	»	»	411,897 32
1843	495.5	9,028,821 87	5,393,654 52	3,634,967 35	4,646,416 30	»	1,011,448 95	»	»	1,011,448 95
1844	559.8	11,247,460 75	5,977,027 05	5,270,433 72	5,854,677 89	»	614,244 17	80 »	»	614,324 17
1845	559 8	12,420,850 21	6,306,285 15	6,114,565 06	6,168,202 87	»	53,637 81	826 »	»	54,463 81
1846	559 8	13,599,571 22	7,153,278 78	6,446,292 44	6,380,338 56	65,953 88	»	1,263 »	64,690 88	»
1847	569.6	14,776,388 10	9,501,485 42	5,274,902 68	6,676,448 09	»	1,401,545 41	1,319 »	»	1,402,864 41
1848	594.9	12,302,826 29	8,857,512 47	3,445,313 82	6,954,645 34	»	3,509,331 52	1,768 »	»	3,511,099 52
1849	624 6	13,291,528 53	8,164,106 73	5,127,421 80	7,240,776 78	»	2,113,354 98	1,920 »	»	2,115,274 98
1850	624 6	15,106,596 54	9,194,867 39	5,911,729 15	7,427,237 57	»	1,515,508 42	4,113 »	»	1,519,621 42
1851	624 6	16,338,291 49	8,608,922 94	7,729,368 55	7,475,769 42	253,599 13	»	5,831 »	247,768 13	»
1852	624 6	17,409,068 15	8,495,317 18	8,912,750 97	7,518,420 45	1,394,330 52	»	5,355 »	1,388,975 52	»
1853	631 4	19,745,912 06	10,013,360 08	9,732,551 98	7,749,816 76	1,982,735 20	»	5,327 »	1,977,408 20	»
1854	638 6	22,748,574 52	11,292,448 49	11,456,126 03	8,109,331 17	3,346,794 86	»	5,281 »	3,341,513 86	»
1855	652.4	24,623,943 11	13,058,256 70	11,565,686 41	8,603,103 19	2,962,583 22	»	4,759 »	2,957,824 22	»
1856	713.1	24,705,088 62	14,638,286 67	10,066,800 15	8,998,435 85	1,068,364 30	»	7,325 »	1,061,039 30	»
1857	744 6	25,598,944 74	14,520,858 79	11,078,085 95	9,893,597 02	1,184,488 93	»	21,449 »	1,163,039 93	»
1858	745 7	27,380,806 31	14,961,971 94	12,418,834 37	10,099,996 10	2,318,838 27	»	27,050 »	2,291,788 27	»
1859	745 7	28,177,569 10	14,505,769 13	13,671,799 97	10,262,210 26	3,409,589 71	»	27,773 »	3,381,816 71	»
1860	747.2	29,685,019 55	14,272 624 50	15,413,295 05	10,313,668 64	5,099,626 41	»	28,163 »	5,771,463 41	»
1861	748 6	33,733,191 66	15,363,895 81	18,369,295 85	10,618,702 20	7,750,593 65	»	31,901 »	7,718,692 65	»
1862	748.6	32,661,721 37	15,208,556 36	17,453,165 01	10,821,715 04	6,631,449 97	»	32,349 »	6,599,100 97	»
1863	748 6	33,976,414 31	15,782,963 70	18,193,450 61	11,261,781 83	6,931,668 78	»	40,317 »	6,891,351 76	»
1864	748 6	36,329,916 90	17,372,116 15	18,957,800 75	11,651,213 72	7,306,587 03	»	43,410 »	7,263,177 03	»
1865	749 2	38,423,646 98	19,781,285 54	18,662,361 44	11,999,149 37	6,663,212 07	»	53,519 »	6,609,693 07	»
1866	789 8	38,306,936 »	25,100,115 07	14,906,870 93	12,878,574 88	2,028,246 05	»	72,064 »	1,956,182 05	»
1867	862 7	40,168,558 67	24,241,407 65	15,925,151 02	13,855,763 58	2,069,387 44	»	81,936 »	1,987,451 44	»
1868	862 7	41,987,823 56	24,074,064 05	17,913,759 51	14,295,915 57	3,617,843 94	»	79,526 »	3,538,317 94	»
1869	862 7	43,509,529 65	24,680,372 77	18,829,156 88	14,219,058 85	4,610,098 03	»	78,391 »	4,531,707 03	»
1870	868 7	45,374,674 58	25,934,105 42	19,440,569 16	14,217,418 25	5,223,150 91	»	87,294 »	5,135,856 91	»
1871	1,422 2	60,970,757 76	35,303,985 06	31,666,772 70	21,237,722 81	10,429,049 89	»	91,907 »	10,337,142 89	»
1872	1,469.6	69,837,276 50	42,628,106 65	27,209,169 85	23,205,996 78	4,003,173 07	»	91,199 »	3,911,974 07	»
1873	1,871 1	85,975,961 84	62,957,378 71	23,018,586 13	31,886,329 37	»	8,867,743 24	102,232 »	»	8,969,975 24
1874	1,925 1	87,286,542 19	60,575,364 07	26,711,178 12	33,985,419 52	»	7,274,241 40	102,451 »	»	7,376,692 40
1875	1,966 5	89,295,936 59	58,407,009 68	30,888,925 91	35,601,880 49	»	4,712,954 58	121,582 »	»	4,834,536 58
1876	2 053 2	90,629,658 26	57,946,882 91	32,682,775 35	36,569,325 97	»	3,886,550 62	127,747 »	»	4,014,297 62
1877	2,144 7	90,413,361 83	55,436,139 29	34,977,222 54	39,799,122 95	»	4,821,900 41	143,941 »	»	4,965,841 41
1878	2,435 3	95,795,893 60	57,735,136 43	38,060,757 17	41,931,534 76	»	3,870.777 59	188,130 »	»	4,058,907 59
1879	2,552 0	100,190,870,33	59,446,768 82	40 744,101 51	43,501,828 23	»	2,757,726 72	193,161 »	»	2,950,887 72
1880	2,724 0	113,874,074 41	68,657,314 40	45,216,760 01	46,758,178 11	»	1,541,418 10	193,346 »	»	1,734,764 10
1881	2,869 5	113,497,486 96	71,664,554 85	41,832,932 11	49,686,609 70	»	7,853,677 59	202,845 »	»	8,056,522 59
1882	3,004 0	119,346,432 78	74,808,908 32	44,537,524 46	51,746,056 66	»	7,208,532 20	217,030 »	»	7,425,562 20
1883	3,074 1	121,948,739 77	73,421,071 37	48,527,668 40	53,730,028 60	»	5,202,360 20	258,207 »	»	5,460,567 20
1884	3,129 0	120,193,456 53	71,824,791 77	48,368,694 76	54,928,460 76	»	6,559,766 »	296,529 »	»	6,856,295 »
1885	3,173 1	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232 73	56,035,543 48	»	6,316,310 75	309,240 »	»	6,625,550 75
1886	3,199 9	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	56,257,983,28	»	5,645,024 77	351,731 »	»	5,996,755 77
1887	3,216 6	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	50,905,082 92	6,543,057 94	»	353,876 »	6,189,181 94	»
1888	3,226 8	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	51,251,192 94	10,390,095 01	»	386,182 »	10,003,913 01	»
1889	3,235 4	136,920,084 34	74,714,532 50	62,205,551 54	52,055,094 10	10,150,457 44	»	437 617 »	9,712,840 44	»
1890	3,248 6	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	52,881,846 20	4,324,449 41	»	464,579 »	3,859,870 41	»
1891	3,269 4	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	53,710,328 90	4,881,712 16	»	482,550 »	4,399,162 16	»
1892	3,275 8	140,026,349 80	82,460,428 76	57,545,921 04	54,321,626 83	3,224,294 21	»	509,296 »	2,714,998 21	»
1893	3,278.7	145,609,996 07	81,593,514 69	64,016,481 38	55,045,333 26	8,971,148 12	»	533,238 »	8,437,910 12	»
1894	3,288.6	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	55,748,797 94	10,688,621 85	»	561,209 »	10,127,412 85	»
1895	3,298.8	154,467,350 51	90,436,312 18	64,031,038 33	56,449,191 59	7,581,846 74	«	615,012 »	6,966,834 74	»
		3,623,068,482 81	2,117,881,423 25	1,505,187,059 56	1,437,038,839 67	157,483,908 72	89,331,749 83	8,085,146 »	152,217,020 72	92 153,946 83
						68,148,219 89			60,063,073 89	

On voit qu'à différentes reprises le déficit a fait son apparition. Qu'à ces moments l'Administration des chemins de fer ait été vivement critiquée, c'est ce qui n'étonnera personne parmi ceux qui connaissent nos assemblées délibérantes.

A différentes reprises, des enquêtes furent réclamées. Une proposition d'enquête faite par M. Moncheur aboutit à la création d'un conseil consultatif des chemins de fer, qui n'eut qu'un an d'existence et fut remplacé en octobre 1854 par un comité permanent qui disparut à son tour en 1856. La dernière proposition d'enquête date de 1882.

C'est l'honneur du Ministre actuel d'avoir rétabli la confiance dans l'administration des chemins de fer de l'Etat.

Lui-même nous en voudrait si dans les résultats obtenus nous ne faisions la part des circonstances qui l'ont favorablement servi.

Cependant, il serait injuste de méconnaître que son intelligence des affaires, son dévouement de tous les instants, absolu, sans réserve, ont surtout contribué à relever le réseau de l'Etat et à produire la situation florissante que nous constatons aujourd'hui.

Les efforts qu'il a faits pour augmenter les recettes sont sans précédents dans l'histoire de notre chemin de fer. L'industriel le plus habile, le plus soucieux d'augmenter ses revenus n'y aurait pas apporté plus de ténacité et plus d'intelligence.

Nous sommes d'autant mieux fondé à reconnaître ses mérites qu'à diverses reprises nous nous sommes plaint de ce que nous trouvions d'excessif dans son zèle.

C'est ainsi que l'honorable Ministre des Chemins de fer est occupé à tuer la batellerie. La mort de celle-ci n'est plus qu'une question de temps s'il ne modifie pas les procédés dont il use envers elle, ou si le Ministre des Finances ne la défend pas contre son collègue des Chemins de fer.

Nous sommes convaincu qu'il commet une faute grave en agissant comme il le fait, une faute économique qui peut avoir de regrettables conséquences.

Il agit comme un commerçant qui ruine impitoyablement ses concurrents, oubliant que ses concurrents sont des citoyens belges, que le Gouvernement dont il fait partie met dans l'impossibilité de se défendre, alors qu'il a la charge de veiller à la sauvegarde de leurs intérêts.

Mais ce fait si regrettable fournit précisément la preuve de l'ardeur extraordinaire que l'honorable Ministre apporte à développer la prospérité du chemin de fer et à laquelle il faut attribuer les résultats plus favorables obtenus depuis qu'il est aux affaires, et la diminution des critiques contre l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Mesures prises par M. Vandenpeereboom pour développer le trafic et favoriser l'industrie nationale.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici quelques-unes des mesures prises par l'honorable M. Vandenpeereboom pour permettre à l'industrie natio-

nale de soutenir la lutte contre l'industrie étrangère, tant dans le pays que sur les marchés étrangers.

Il a été établi, dans ce but, un grand nombre de tarifs généraux, spéciaux et exceptionnels à prix réduits, parmi lesquels il y a lieu de citer :

I. *En faveur de l'industrie charbonnière.*

1° La création du train spécial n° 2*bis* pour les charbons par 200 tonnes à l'exportation maritime par les ports de mer belges ;

2° La concession des trains spéciaux n°s 6 et 6*bis* pour les charbons par 10 tonnes à destination des localités du Nord de la Belgique ;

3° La création des trains spéciaux 31 et 31*bis* pour les charbons par 50 tonnes à destination de diverses localités du pays ;

4° L'établissement des trains spéciaux XIX et XXV pour les transports de combustibles à destination des Pays-Bas ;

5° Les réductions de 75 centimes et 1 franc par tonne accordées pour les transports de combustibles à effectuer respectivement par quantités de 50 et 100 tonnes de la Belgique vers les stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine, situées au sud et à l'est de la ligne de Chambrey à Sarreguemines, vers la Suisse, l'Italie, la Bavière, le Palatinat, le Grand-Duché de Bade et le Wurtemberg (viâ Luxembourg) et vers l'Est de la France (viâ Athus, Lamorteau, Givet, Vierves, Momignies et Erquelinnes) ;

6° La réduction de 65 centimes par tonne en faveur des transports de houilles et cokes à effectuer de la Belgique vers le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine ;

7° La réduction de 60 centimes par tonne pour les transports de combustibles vers le réseau du Nord français et les réseaux au delà.

II. *En faveur de l'industrie métallurgique.*

1° La concession de notables réductions sur les prix du train spécial n° 12 intérieur et mixte en faveur des transports de minerais de fer, blende, calamine, castine, pyrites, etc. ;

2° La création du train spécial n° 7*bis* pour les produits métallurgiques belges à l'exportation par les ports de mer belges ;

3° L'établissement du train spécial n° 39 pour les fontes originaires du Luxembourg belge ;

4° La création du train spécial XXVI pour les produits métallurgiques belges à l'exportation par les ports de mer néerlandais à destination des Indes ;

5° La concession d'importantes réductions en faveur des transports de minerais du Grand-Duché de Luxembourg, de la Lorraine, des bassins de Longwy et de Nancy vers la Belgique.

III. *En faveur de l'industrie verrière.*

1° La création du train spécial n° 33 pour les sables par 50 tonnes à l'intérieur de la Belgique ;

2° L'établissement des trains spéciaux n°s 6*bis* et 6*ter* pour les transports de verreries et de verres à vitres à l'exportation par les ports de mer belges.

IV. *En faveur d'industries diverses.*

1° Création de tarifs spéciaux et exceptionnels pour l'exportation par les ports de mer des ciments, phosphates et superphosphates, etc. ;

2° Création d'un tarif exceptionnel pour les transports de terres plastiques, terres réfractaires, etc., à l'intérieur de la Belgique ;

3° Création d'un tarif exceptionnel n° 29 (belge-rhénan-westphalien) pour le transport des pierres poudingues de Régissa en destination des stations du Bassin de la Rühr ;

4° Création d'un tarif exceptionnel n° 29 (belge-rhénan-westphalien) pour le transport des matériaux destinés à la construction des routes (pavés, gravier, pierres à macadam, pierrailles, matériaux d'empierrement) par expédition de 10 ou de 50 tonnes, en destination de la Prusse rhénane et de la Westphalie ;

5° Réduction de 75 centimes par tonne, pour les envois par 50 tonnes de sable, pavés et autres matériaux pour la construction des routes, expédiés vers le Nord et l'Est de la France ;

6° Création d'un tarif spécial, consacrant une réduction moyenne de 75 centimes par tonne en faveur des sables destinés aux usages de l'industrie, expédiés de la Belgique vers le Nord de la France.

Tarifs directs avec les pays étrangers.

Il a été créé, depuis 1884, une série de tarifs directs nouveaux tant avec les différents pays d'Europe qu'avec certains pays d'outre-mer.

C'est ainsi qu'il a été établi des tarifs directs avec la Russie, l'Italie, l'Autriche-Hongrie, l'Angleterre ainsi que vers certains ports de mer du Danemark, de la Suède et de la Norwège, des pays riverains de la Méditerranée, du Levant et de la mer Noire (Grèce, Turquie, Roumélie, Roumanie); de la République Argentine, de l'Uruguay, du Chili et du Pérou ; de l'Egypte, de l'Afrique orientale, des Indes, de l'Extrême-Orient, de l'Australie, etc.

Ces mesures ont eu le plus heureux effet sur le développement général des affaires et, conséquemment, sur l'accroissement des recettes du chemin de fer.

La comparaison ci-après entre les recettes réalisées en 1884 et en 1896 pour le trafic des marchandises, finances, équipages et animaux vivants est éloquente à cet égard :

En 1884 (3,110 kil.)	les recettes générales se sont élevées à	fr.	77,203,000
En 1896 (3,331 kil.)	—	—	102,480,000

Soit une augmentation de recettes d'environ 33 p. c. en faveur de l'exercice 1896, contre un accroissement kilométrique de 7 p. c.

Mesures relatives aux voyageurs.

Pour ce qui concerne les voyageurs, le mouvement, en 1884, était de 50,465,943, avec une recette de 30,491,767 francs, alors qu'en 1896 le mouvement s'est élevé à 82,507,374 pour une recette de 53,074,406 francs, soit donc une augmentation de plus de 63 p. c. sur le mouvement et de plus de 34 p. c. sur la recette.

Cet accroissement considérable est le résultat des mesures de tout genre prises pour faciliter les déplacements et notamment de :

La mise en débit des billets circulaires combinables au gré des voyageurs ;

La créations de nouvelles relations directes en service international ;

L'abaissement de la taxe pour le parcours maritime entre Ostende et Douvres, dont la conséquence a été le développement des relations entre l'Angleterre et le continent par la voie belge ;

La création d'abonnements valables pendant quinze jours sur tout le réseau de l'Etat (plus de 57,000 cartes ont été vendues en 1896) ;

L'extension de la durée de validité des billets d'aller et retour ;

Les facilités nouvelles accordées aux militaires, électeurs, sociétaires et ouvriers abonnés ;

La création de nouvelles catégories d'abonnements pour ouvriers ;

La fixation d'une taxe uniforme, par région, pour les trains d'excursions en destination des villes balnéaires.

Résultat de l'exploitation par l'État.

Cependant, ces résultats et cette situation ne peuvent paraître un argument décisif en faveur de l'exploitation par l'Etat qu'aux yeux d'un observateur superficiel. Et d'abord, ils sont dus, nous l'avons déjà dit, pour une grande part, à l'action personnelle du Ministre aidé par les fonctionnaires de choix dont il s'est entouré.

La question qui se pose est celle-ci : Supposez le réseau de l'Etat exploité par une Compagnie : les résultats seraient-ils supérieurs ou inférieurs aux résultats actuels, et quels seraient, pour l'ensemble du pays, les avantages et les inconvénients qui en résulteraient ?

Les arguments qui militent pour ou contre l'exploitation du chemin de fer par l'Etat sont bien connus de tous ceux qui ont étudié — ne fût-ce que superficiellement — la question.

Il n'entre pas notre intention de les exposer et de les discuter longuement. Mais il convient de les rappeler brièvement en examinant leur valeur au point de vue belge.

Les modifications introduites dans notre régime politique à la suite de la revision constitutionnelle donne, d'ailleurs, à certains d'entre eux, un aspect nouveau.

Une observation préalable doit être faite : la question de la construction ou de la possession du chemin de fer par l'Etat est souvent confondue avec celle de leur exploitation. Ce sont, en réalité, deux questions tout-à-fait différentes.

La première n'a plus guère d'intérêt pratique pour nous. Tous les chemins de fer appartiendront d'ici peu à l'Etat, soit que le Gouvernement poursuive sa politique de rachat, soit par l'expiration des délais de concession.

De plus, le réseau du chemin de fer à voie normale doit être considéré comme achevé. On peut prévoir encore quelques constructions telle qu'une ligne directe de Landen par Visé à Aix, de Malines à Aerschot, etc., mais ce sont plutôt des raccourcissements de lignes existantes dont l'objectif sera d'améliorer nos relations internationales.

Sans doute, l'on a dit bien souvent en Belgique que le réseau était complet ou sur le point de l'être, tandis que des lignes nouvelles venaient sans cesse s'ajouter aux anciennes.

Mais depuis 1884, un facteur nouveau est intervenu : le réseau des chemins de fer vicinaux qui comptait, au 31 décembre 1895, 1,554 kilomètres concédés, tandis que 1,379 kilomètres étaient pris en considération.

Sous l'habile direction de la Société nationale, ce réseau ira sans cesse en se développant.

On peut dire que les communications locales seront toutes, ou presque toutes, desservies par les chemins de fer vicinaux.

Il faut regretter que cette belle institution n'ait pas vu le jour vingt ou trente ans plus tôt. On eût évité bien des mécomptes financiers, bien des constructions de lignes coûteuses à établir et à exploiter, et le problème des voies ferrées eût été posé tout autrement en Belgique.

Peut-être même y aurait-il lieu d'examiner un jour si certaines lignes à grand écartement ne rendraient pas plus de services aux populations qu'elles desservent si elles étaient vicinalisées. C'est donc le problème de l'exploitation qui doit seul être ici envisagé.

Nous ne discutons pas, d'ailleurs, la question de savoir si l'Etat a le droit d'exploiter. Ce droit nous paraît incontestable. Il s'agit de savoir s'il fait bien, s'il a raison de se charger de ce service.

Argument d'ordre politique.

Les arguments pour peuvent être classés comme suit :

L'argument d'ordre politique. Il convient que l'Etat ait dans ses mains les grandes voies de communication qui doivent servir au transport des armées aussi bien pour faciliter la défense que pour s'opposer à l'invasion.

Nous avons dit plus haut que c'était l'une des raisons qui, à l'origine du chemin de fer, avait décidé le Gouvernement à faire exploiter le chemin de fer par l'Etat.

La situation politique de notre pays, perpétuellement neutre en vertu de traités auxquels il doit sa constitution, ne laisse à cet ordre de considé-

rations qu'une valeur beaucoup moindre que dans les Etats militaires comme la France, l'Allemagne, etc.

Cependant, il ne faut pas lui dénier toute valeur. Nous ne sommes pas de ceux qui croient à l'efficacité absolue du traité et nous pensons qu'en temps de guerre un chef d'armée, même contre l'avis de son Gouvernement, peut les enfreindre.

Mais l'expérience prouve que le transport des troupes peut se faire aussi bien par les compagnies que par l'Etat. Personne en France, lors de la guerre de 1870, ne s'est plaint d'un manque de zèle de la part des compagnies de chemin de fer. On a été, au contraire, unanime à les louer. S'il y a eu manque d'organisation ou erreur dans les prévisions, les compagnies n'y ont certainement été pour rien. Elles ont fait tout ce qu'on leur a demandé, comme l'aurait fait une administration de l'Etat : on ne saurait exiger davantage.

L'Italie ne s'est pas arrêtée à cette objection lorsqu'elle a réorganisé son réseau et, cependant, ses hommes politiques ne l'ont pas perdue de vue.

Nous pourrions citer encore tous les autres pays où l'exploitation est confiée à l'industrie privée. Nous nous bornons à ces deux exemples, parce que ce sont les plus typiques.

L'Allemagne, seule, fait exception, mais des considérations politiques, qui ne se rencontrent pas chez nous, plus encore peut-être que des considérations militaires, l'ont déterminée à entrer dans la voie de la concentration du réseau dans les mains de l'Etat.

En résumé, moyennant des cahiers de charges de concession bien étudiés et rédigés, on ne voit aucune raison pour que des compagnies ne puissent suffire aux mobilisations et aux transports militaires.

Arguments d'ordre économique.

L'argument économique est celui-ci :

Les sociétés privées n'ont en vue que le lucre. Elles n'exploitent jamais dans l'intérêt général.

L'Exposé des motifs nous dit :

» Les sociétés privées ont toujours à se préoccuper des intérêts financiers » de leur entreprise et c'est là le but vers lequel elles dirigent surtout leurs efforts. »

On reconnaîtra qu'appliqué à la Belgique, et en particulier à la convention qui nous est soumise, cet argument manque de force.

Dans la construction du réseau national, l'Etat s'était réservé les meilleures lignes, ce qui était naturel.

Il s'est trouvé cependant des Compagnies pour construire et exploiter les autres. Sans doute elles l'ont fait pour gagner de l'argent, qui le leur reprochera ? mais elles donnaient satisfaction en même temps à l'intérêt public. Beaucoup se sont retirées de cette opération après avoir subi de grandes pertes.

D'autres ont eu la chance, — disons plutôt l'intelligence, car la chance échoit le plus souvent aux intelligents, — d'aboutir à des résultats si satisfaisants que l'Etat les a supprimées, ou demande à les supprimer, parce qu'elles desservent mieux que lui les intérêts d'une partie du public.

Il y en a eu, il est vrai, qui n'auraient pas hésité à favoriser des industries étrangères pour s'assurer des transports, mais de deux choses l'une : ou bien l'Etat, en abaissant ses tarifs à lui, pouvait éviter ces résultats, ou bien il pouvait, en rédigeant mieux ses actes de concession, garder plus d'autorité sur les tarifs et les empêcher de nuire aux industries nationales.

L'exemple des lignes de Charleroi à Anvers est des plus instructifs à ce sujet.

En somme, le Grand Central, sur une ligne plus accidentée et plus longue que celle qui passe par Bruxelles, a des prix de transports plutôt inférieurs à ceux que fait payer l'Etat. Nous l'avons déjà fait remarquer plus haut.

Il semble, en tout cas, que l'on soit mal venu de reprocher aux Compagnies de ne pas tenir compte de l'intérêt général, alors que l'on redoute les conséquences de la liberté dont elles jouissent.

Les compagnies de chemins de fer américaines n'ont pas le lucre en vue. Ce sont elles, cependant, qui desservent les agriculteurs de leur pays, au point de venir battre les nôtres sur nos propres marchés.

Il n'a pas été démontré jusqu'à présent, que les industriels se trouvent plus mal des Compagnies que de l'État.

Il n'est pas démontré surtout et l'exemple de nombreux pays prouve le contraire, que moyennant des cahiers des charges bien rédigés, on ne puisse pas arriver à sauvegarder suffisamment l'intérêt général. Ce qu'il faudrait prouver, c'est que l'exploitation par l'Etat soit le seul ou le meilleur moyen de veiller aux intérêts généraux : cela n'a pas été fait.

Avant 1894, les Chambres retentissaient chaque année, à l'occasion de la discussion du budget des chemins de fer, des plaintes des industriels au sujet des tarifs. L'un de nos anciens collègues, M. Gillieaux, et aussi M. Sabatier s'étaient fait une spécialité de cette question. La Chambre prêtait, en général, peu d'attention à ces revendications d'une nature trop spéciale pour être facilement saisies par ceux qui n'étaient pas initiés; le public était plus indifférent encore. Le Ministre défendait son budget, son administration, ses tarifs. Mais nous ne savons si les récriminations eussent été plus vives dans le cas où les industriels auraient eu devant eux non l'État mais une Compagnie.

Et puis a-t-on songé que l'argument dont on se sert pour justifier la concentration de l'exploitation des chemins de fer entre les mains de l'État, peut être étendue à bien d'autres industries?

Connaît-on des industriels qui travaillent uniquement dans l'intérêt général, sans but de lucre? Il y a cependant des industries qui sont aussi indispensables à la nation que l'industrie des transports.

Nos usines pourraient-elles se passer de charbon, ce pain de l'Industrie? Les charbonnages appartiennent cependant à l'industrie privée, qui les exploite en vue d'en retirer des bénéfices.

Peut-être, à l'heure actuelle, serait-il moins difficile en Belgique de se passer de chemins de fer que de charbon.

Faut-il en conclure que l'Etat doit exploiter les charbonnages?

Pourrions-nous nous passer de machines? Non. Faut-il pour cela que l'Etat se fasse le constructeur de toutes nos mécaniques?

Le prix du combustible, le prix de l'outillage a une influence énorme sur les prix de revient, aussi grande, plus grande parfois que celle des transports; c'est un des grands facteurs du prix des transports eux-mêmes.

Ainsi donc l'argument, dont la valeur est démentie par les faits, se trouve être aussi erroné en principe.

Si, par le seul fait qu'une industrie peut avoir une influence sur d'autres industries — et quelle est celle qui n'a pas de répercussion sur d'autres branches de l'activité humaine? — elle doit être aux mains de l'Etat, il faut que l'Etat exerce toutes les industries.

C'est, si nous ne nous trompons, la thèse socialiste. Nous nous écarterions absolument de l'objet de ce rapport en en signalant les désastreuses conséquences.

Mais l'Exposé des motifs semble aller plus loin :

« La principale préoccupation de l'Etat dans ce domaine, dit-il, est » d'encourager le progrès de toutes les branches du travail national.

» L'importance de son exploitation lui permet, par des réductions de » tarif sagement combinées et par des facilités données aux différentes » catégories de transport, d'apporter son concours au développement de » l'industrie et du commerce. »

Le sens de ces paroles n'est pas absolument clair.

Nous ne pouvons croire que l'honorable Ministre soit partisan du système qui consiste à exploiter « au prix coûtant. »

Nous croyons plutôt qu'il entend dire qu'aussi longtemps que sur l'ensemble de son exploitation, le chemin de fer n'est pas en déficit, l'Etat peut réduire les tarifs, même en dessous du prix de revient, pour une industrie déterminée, en vue de la favoriser, de permettre son développement et d'empêcher sa décadence.

C'est le régime de la protection à l'intérieur, comme nous l'avons fait observer plus haut.

Nous ne sommes pas adversaire de la protection entendue dans de sages limites, mais nous sommes peu partisan d'une protection déguisée dont personne ne sait déterminer l'étendue, pas même le Gouvernement qui la pratique, qui a le grand défaut d'échapper totalement au contrôle des Chambres et même parfois à leur connaissance, et qui peut avoir les conséquences les plus fâcheuses pour d'autres industries.

C'est l'Etat devenant le suprême régulateur de la production industrielle. Il abaissera les tarifs pour une destination déterminée et les usines s'y multiplieront, il les élèvera ailleurs et l'industrie y disparaîtra.

Il transportera tel produit à un prix très bas et la fabrication de ce produit prendra un développement inusité, d'autres paieront plus cher et se trouveront condamnés.

Mais, répondra-t-on, l'Etat ne pratiquera cette protection que jusqu'à un point raisonnable, il n'exagérera rien. Jusqu'où ira-t-il?

Si en aucun cas il ne transporte à perte, il faut reconnaître que le mal ne sera pas grand, personne n'en pâtira et quelques-uns seront favorisés.

A cela il faut répondre deux choses : la première c'est qu'en industrie, favoriser l'un des concurrents c'est nuire à tous les autres.

La seconde, c'est qu'aussi longtemps que les transports laissent un bénéfice, les Compagnies s'en chargeront volontiers. L'Etat, jusqu'à présent, a reproché beaucoup plus souvent aux Compagnies de trop réduire que de trop élever leurs tarifs.

Il n'y a pas d'exemple qu'une Compagnie de chemin de fer ait préféré ne pas transporter que transporter avec un bénéfice, fût-il très réduit.

S'il y a une différence, ce ne peut être que celle-ci : l'Etat, pour favoriser une industrie, poussera les réductions jusqu'à transporter à perte, pourvu que l'ensemble des transports laisse un bénéfice. C'est ce qu'une Compagnie ne fera pas.

Eh bien! nous pensons que c'est là une politique dangereuse. Elle revient à faire payer le bénéfice d'une industrie par d'autres industries. Le transport de tel produit déterminé sera payé par le transport de tels autres produits. Et si, à un moment donné, grâce à l'effet inattendu, imprévu, de certaines réductions excessives, le budget du chemin de fer est en déficit, les Belges qui ne se servent pas du chemin de fer paieront ce déficit tout comme ceux qui en profitent.

Ce sera le comble de l'injustice.

Que s'il fallait, à coups de protection, sauver une industrie importante, nous préférerions encore de loin le système d'une subvention directe à celui d'une subvention détournée ou cachée.

L'action de l'Etat doit pouvoir être soumise au contrôle incessant de l'opinion publique.

S'il faut protéger une industrie, soit, mais alors il convient que l'on sache quand, comment et dans quelle mesure cette protection est établie.

Or, pour une administration qui ne sait même pas établir son prix de revient, il est facile de transporter à perte sans le savoir. Rien ne nous dit, par exemple, que l'Administration des chemins de fer de l'Etat fait un bénéfice quelconque sur certains transports qu'elle arrache aux bateliers.

On allèguera peut-être que les tarifs sont publiés, que le Ministre ne peut les établir que par une délégation des Chambres, tout cela est exact. Mais l'expérience prouve que le contrôle des Chambres en matière de tarifs est illusoire ou à peu près, et le bon sens indique qu'il ne saurait en être autrement.

Mais, dit-on, si les Compagnies étaient maîtresses des tarifs, il faudrait craindre leur élévation excessive.

A cette objection on peut répondre d'abord que la tendance générale est à l'abaissement des tarifs et non à leur élévation, ensuite que la concurrence est là pour empêcher une élévation excessive et arbitraire des tarifs. Enfin,

qu'il va de soi que l'Etat doit se réserver, en accordant des concessions, le droit d'intervenir quand l'intérêt général est en jeu ou quand des abus sont à redouter. C'est là sa véritable mission. Personne que nous sachions n'est d'avis que l'Etat doive être destitué de toute autorité, de tout droit d'intervention. Nous dirons seulement que cette action de l'Etat peut n'être qu'une action directive et ne doit pas nécessairement se transformer en une action directe, dont les avantages sont contestables et les inconvénients certains.

Quels sont ces inconvénients?

Inconvénients de l'exploitation par l'État au point de vue des finances du pays.

Le premier, le moins souvent signalé et celui auquel on songe le moins, concerne le crédit de l'Etat et la situation financière générale du pays.

Comme toute industrie, celle des chemins de fer est aléatoire dans ses résultats.

Si actuellement l'exploitation des chemins de fer constitue une ressource pour l'Etat, il n'en a pas toujours été ainsi.

Le tableau publié ci-dessus nous en fournit la preuve.

En 1893, les recettes brutes du chemin de fer de l'Etat se sont élevées à	fr.	154,467,350 51
Les dépenses d'exploitation se sont élevées à. . . .		90,436,312 18
Recettes nettes		64,031,038 33
Charges financières (intérêts des capitaux et amortissements)	fr.	56,449,191 59
Solde. . .	fr.	7,581,846 74

c'est-à-dire que l'Etat, après avoir mis en réserve les sommes nécessaires à l'amortissement des capitaux engagés, et payé les intérêts des capitaux qu'il a empruntés, a gagné fr. 7,581,846-74.

Le boni véritable du chemin de fer pour 1895 est donc de fr. 7,581,846-74. Encore ne décomptons-nous pas les pensions.

Ce résultat est satisfaisant, mais avec quelle facilité le boni s'évanouirait.

Il y avait en 1895, sur les lignes de l'Etat, un personnel de 45,150 ouvriers, employés et fonctionnaires.

Que l'on accorde à chacun d'eux une augmentation de fr. 0.05 (cinq centimes) par heure, en supposant des journées de dix heures, et le boni disparait.

Or, les revendications en matière d'augmentation des salaires, vont souvent bien au delà!

La consommation de combustible s'est élevée, en 1895, à 907,821,656 tonnes du prix moyen de fr. 7-39 la tonne.

En 1873, la tonne de combustible valait fr. 18-30. Si le combustible valait

encore autant aujourd'hui, le boni de fr. 7,581,846-74 se changerait en un déficit de fr. 2,322,487-53.

De même, il suffirait d'un abaissement de 10 p. c. dans le trafic pour faire disparaître le boni.

Or, chaque fois que ce boni disparaît, il faut, en apparence par les ressources ordinaires du budget, en réalité par l'emprunt, pourvoir au manquant.

Le montant de la dette s'accroît ainsi.

Est-il bien convenable que le budget général de l'Etat soit soumis à de pareilles fluctuations?

Ne vaut-il pas mieux qu'il trouve ses ressources dans des produits plus assurés et plus fixes?

Le maximum du déficit a été atteint en 1873, il s'élevait à	fr.	8,867,743-24
Le maximum du boni du chemin de fer a été atteint en 1874		10,688,621-85
L'écart entre ces deux situations est donc	fr.	19,556,365-09

soit de près de vingt millions!

Cet écart s'est produit à vingt et un ans de distance, mais les fluctuations peuvent être plus brusques.

C'est ainsi qu'en 1886, il y avait un déficit de. . .	fr.	5,645,024-77
Tandis qu'en 1887, il y avait un boni de		6,543,057-94
Ecart total. . .		12,188,082-71

Ce même écart fut de fr. 12,870,916-31 de 1872 à 1873.

Ce sont là des sommes considérables et l'on conçoit que des gouvernements et des ministres des Finances dont les budgets s'équilibrent par des ressources aussi variables soient inquiets quand les Chambres réclament des dépenses nouvelles sans indiquer les ressources qui permettront d'y suffire.

Sans doute, même dans le système de l'exploitation par l'Etat, on pourrait parer partiellement à cet inconvénient en dressant autrement le budget; mais, si la comptabilité de l'Etat en deviendrait plus claire pour le Parlement et pour le public, la difficulté n'en existerait pas moins dans une large mesure.

Tout autre serait la situation, si l'Etat ne s'était pas chargé lui-même de cette vaste et si compliquée industrie.

Et qu'on veuille bien le remarquer, les fluctuations de l'industrie atteignent beaucoup plus l'Etat qu'une compagnie. Celle-ci peut beaucoup plus facilement et beaucoup mieux proportionner ses dépenses à ses ressources. Elle peut agir sur les salaires, sur le nombre des agents qu'elle emploie, sur l'organisation du service, choses qui sont, les deux premières impossibles, la dernière presque impossible dans un Etat à suffrage étendu.

A la suite des conventions de 1883, l'exécution du plan Freycinet, coïncidant avec une crise industrielle, avait mis les Compagnies de chemins de fer français dans une situation des plus fâcheuses.

Les garanties d'intérêts augmentèrent dans une proportion énorme, comme l'indiquent les chiffres suivants :

	Garanties d'intérêts.	
	1884.	1893.
Compagnie de l'Est	7,654,000	19.000,000
— du Midi	8,000,000	19.000,000
— d'Orléans. . . .	6,000,000	13,000,000
— de l'Ouest. . . .	11,000,000	20,000,000
— Lyon-Méditerranée.	8,500,000	30,000,000

On sait que ces garanties d'intérêts sont des avances faites par le Gouvernement aux Compagnies, en cas d'insuffisance de recettes. Ces avances portent intérêt à 4 p. c. au profit du Trésor.

La situation parut désespérée aussi bien pour le pays que pour les Compagnies. Mais celles-ci s'attachèrent, avec une énergie et une ténacité remarquables, à diminuer leurs dépenses et à mieux organiser leurs services.

Sans que la position de leur personnel fût diminuée, elles parvinrent à réduire leurs coefficients d'exploitation. La Compagnie de l'Est a ainsi gagné 2 1/4 p. c., celle du Midi 7 1/2 p. c., l'Orléans 4 p. c., la Compagnie de l'Ouest 1 p. c., Lyon-Méditerranée 7 1/2 p. c.

Nous ne faisons pas mention de la Compagnie du Nord, parce que sa situation privilégiée lui a permis de ne jamais faire appel à la garantie. Cependant, elle est parvenue à réduire encore de 1 p. c. son coefficient d'exploitation (1).

L'Etat eût été incapable d'un pareil effort.

La conclusion est qu'un Etat qui confie l'exploitation de ses lignes à une ou plusieurs sociétés, sans d'ailleurs rendre trop difficile la situation de celles-ci, pourrait considérablement stabiliser son budget, ce qui doit être le souci de tout gouvernement.

*
* *

La question ne présente pas moins d'importance au point de vue du crédit du pays.

Il va de soi que le crédit d'un Etat quelconque est d'autant plus solide que sa dette est moins élevée.

On préfère prêter de l'argent à quelqu'un qui ne doit rien à personne qu'à celui qui a de nombreux créanciers.

C'est surtout lorsqu'il y a lieu de pourvoir par l'emprunt à des dépenses de guerre, aussi imprévues qu'importantes, qu'il convient de jouir d'un crédit solide.

Ce serait le cas pour la Belgique si elle était entraînée un jour dans quelque complication extérieure.

---

(1) *Les chemins de fer en France et la fortune publique*, par M. A. de Lapparent. (*Correspondant*, février 1897.)

La Belgique n'a pas de trésor de guerre et, grâce à Dieu, il ne semble pas nécessaire d'en créer un, les prévisions de guerre étant beaucoup plus éloignées que dans les Etats militaires.

Cependant nul ne sait ce que l'avenir nous réserve. Or, s'il fallait un jour emprunter de fortes sommes, nous nous trouverions évidemment dans de meilleures conditions si nous n'avions pas de dette.

Au 31 décembre 1895 notre dette s'élevait à fr. 2,226,529,447-05. Nous choisissons cette date parce que les chiffres mis à notre disposition pour le chemin de fer s'y rapportent également.

Dans ce chiffre, le chemin de fer entre pour 1,413,057,543-55. Ce dernier chiffre représente, au 31 décembre 1895, le total des dépenses faites pour le chemin de fer, déduction faite des amortissements. C'est le capital *utile,* apparent, des chemins de fer. Nons disons apparent parce qu'en réalité il est formé par l'addition de toutes les dépenses pour travaux de premier établissement faites pour le chemin de fer. Or, beaucoup de travaux ont disparu et ont été remplacés par d'autres. Leur valeur devrait être déduite du capital *utile*, ce qui ne se fait pas.

Sans doute, parmi les charges financières on prévoit l'amortissement en 90 ans de la valeur de tous les ouvrages, mais lorsqu'on démolit un bâtiment on devrait l'amortir immédiatement. Le procédé actuel revient à faire figurer dans un inventaire des choses qui n'existent plus.

Les voyageurs qui, depuis vingt-cinq ans, passent par la gare du Nord à Bruxelles, auront pu constater que l'on y a travaillé presque sans interruption pendant toute cette période. On y travaille encore à l'heure actuelle. Et lorsque l'on établira le chemin de fer métropolitain elle devra très probablement être remaniée. Or, la valeur de la gare du Nord n'est évidemment pas égale au total des sommes dépensées. Et cependant, ce n'est que 90 années après qu'elles ont été faites, qu'elles seront amorties.

En deux mots, nous amortissons trop lentement. En voici la conséquence :

Lorsque, en France, les Compagnies seront arrivées à l'expiration de leurs concessions, l'État français entrera en possession d'un réseau magnifique dont le revenu net annuel sera de un milliard deux cents millions, de quoi suffire à une dette de 48 milliards à 2 ½ p. c. Il pourra transporter, s'il exploite lui-même, faire transporter, s'il fait exploiter par des Compagnies, pour presque rien, et la concurrence pour ses rivaux sera rude.

En Belgique, la situation à ce moment sera loin d'être aussi bonne, parce que notre dette des chemins de fer s'amortit beaucoup moins lentement.

Heureusement l'accroissement des recettes du chemin de fer belge améliore cette situation.

Abstraction faite des dépenses pour le chemin de fer, notre dette serait réduite à fr. 813,471,903-50.

Mais la situation est plus favorable qu'elle ne le paraît. En effet, si une Société suffisamment puissante rachetait le chemin de fer de l'État au prix que ce dernier va payer pour le réseau du Grand Central, — ce n'est pas, bien entendu, une opération que nous conseillons de tenter, — la somme à verser à l'État serait, en ne tenant compte que de la recette nette de 1895,

voisine de 2,000,000,000. Elle correspondrait donc à peu près au montant total de notre dette.

C'est pourquoi le crédit de l'Etat est resté si solide.

Mais s'il survenait une crise, si, pour une cause quelconque, les bonis disparaissaient, — et ce pourrait être pendant quelques années au moins la conséquence de la reprise, — nous verrions de nouveau la dette du chemin de fer augmenter et l'amortissement cesser.

Il nous a semblé utile d'attirer l'attention de la Chambre sur ce côté de la question, le premier souci d'une nation comme d'un individu devant être de se rendre compte de la situation de ses affaires.

Les coefficients d'exploitation.

Un autre fait important à constater, c'est le rendement inégal d'un réseau donné, selon qu'il est confié à une Compagnie ou à l'Etat.

Le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire la part de la recette brute qui est consacrée aux frais d'exploitation, est le thermomètre de la valeur d'une exploitation au point de vue industriel. Or, c'est un fait général que ce coefficient est toujours plus élevé pour l'Etat que pour les Compagnies.

Pour qu'une comparaison puisse se faire entre des coefficients d'exploitation, ceux-ci devraient se rapporter à des réseaux identiques, le trafic, la longueur, le tracé et le profil des lignes ayant une influence considérable sur le coût. Les réseaux identiques se rencontrent rarement, mais le fait que dans tous les pays les lignes exploitées par l'Etat ont un rendement moindre est trop constant pour qu'il n'ait pas une grande signification.

M. Cheyson a dressé, en 1883, un tableau très intéressant des résultats généraux d'exploitation sur les chemins de fer des divers pays d'Europe. Nous le reproduisons ci-dessous tel qu'il figure dans l'ouvrage de M. Leroy-Beaulieu (*L'État moderne et ses fonctions*).

Chemins de fer de l'Europe. —

DÉSIGNATION DES PAYS ET DES CHEMINS.		LONGUEURS EXPLOITÉES (1).	RÉSULTATS RECETTES.
		Kilomètres.	Milliers de francs.
Allemagne (années 1884-1885).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	31,985	1,176,947
Chemins concédés	Exploités par l'État	466	9,553
	Exploités par des compagnies privées	4,003	81,899
Autriche-Hongrie (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	3,588	61,027
	Exploités par des compagnies privées	486	4,242
Chemins privés	Exploités par l'État	2,355	57,132
	Exploités par des compagnies privées	13,962	496,162
Belgique (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	3,045	121,951
Chemins privés	Exploités par des compagnies privées	1,471	40,221
Danemark (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	1,102	9,609
	Exploités par des compagnies privées	392	7,660
France (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	2,765	26,655
Chemins concédés	Exploités par des compagnies privées	23,987 (2)	1,098,883
Italie (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	5,482	160,500
Chemins privés	Exploités par des compagnies privées	4,120	45,636
Norwège (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	1,386	7,431
Chemin privé	Exploité par une compagnie privée	68	1,872
Pays-Bas (année 1883).			
Chemin de l'État	Exploité par une compagnie privée	1,339	24,721
Chemins privés	Exploités par des compagnies privées	664	29,892
Roumanie (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	1,204	22,470
Chemin privé	Exploité par une compagnie privée	224	3,513
Russie (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	965	22,398
Chemins privés	Exploités par des compagnies privées	21,916	838,254
Suède (année 1883).			
Chemins de l'État	Exploités par l'État	2,299	27,802
Chemins privés	Exploités par des compagnies privées	3,089	26,496

(1) A défaut des données précises sur la longueur moyenne exploitée dans certains pays, on a mis en chiffres gras les longueurs totales exploitées ou, à défaut de ces dernières, les longueurs construites en fin d'année.

(2) Déduction faite des parcours communs.

Résultats généraux d'exploitation.

D'EXPLOITATION ABSOLUS.		RÉSULTATS D'EXPLOITATION KILOMÉTRIQUES.			COEFFICIENT D'EXPLOITATION.
DÉPENSES.	PRODUIT NET.	RECETTES.	DÉPENSES.	PRODUIT NET.	
Milliers de francs.	Milliers de francs.	Francs.	Francs.	Francs.	P C.
655,248	521,629	36,702	20,487	16,215	56.0
5,800	3,733	20,419	12,423	7,996	61.0
44,639	37,250	20,458	11,152	9,306	54.7
38,162	22,865	17,009	10,636	6,373	62.5
3,302	940	8,729	6,704	1,935	77.8
35,241	21,891	24,259	14,964	9,295	61.7
253,762	242,400	35,536	18,175	17,361	51.1
73,461	48,490	40,049	24,125	15,924	60.0
21,907	18,314	27,343	14,893	12,450	54.9
7,489	2,120	8,720	6,796	1,924	77.9
4,561	3,099	19,541	11,636	7,905	59.5
24,094	2,561	9,640	8,628	1,012	90.2
589,896	508,987	44,957	23,851	21,106	53.6
102,854	57,946	29,277	18,707	10,570	63.9
36,636	9,000	11,077	8,892	2,185	80.2
5,661	1,770	5,342	4,085	1,277	76.2
927	945	27,529	13,632	13,897	49.5
15,890	8,831	18,462	11,867	6,595	64.2
16,183	13,708	45,018	24,372	20,646	54.1
12,295	10,175	18,663	10,212	8,451	54.7
2,894	619	15,683	10,919	2,764	82.4
21,967	431	22,971	22,530	441	98.3
552,151	280,103	38,385	25,236	13,149	66.4
16,900	10,902	12,093	7,351	4,742	60.8
13,532	12,964	8,580	4,382	4,198	51.1

En Belgique, voici les coefficients des cinq années 1891 à 1895 pour l'Etat et pour les lignes dont la reprise est proposée :

	ANNÉES.				
	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
État Belge	58,97	58,90	56,04	56,57	58,57
Grand Central	51,84	54,78	52,52	49,89	49,09
Liégeois-Limbourgeois	70,88	67,39	68,08	64,68	65,54
Anvers-Gand	63,17	61,44	61,06	60,44	62,07
Eecloo-Gand	58,06	57,97	54,48	54,25	54,45
Liége-Maestricht	55,66	55,61	57,24	55,10	55,36

Le réseau du Grand Central peut seul être mis en comparaison avec celui de l'Etat. On voit que les différences sont grandes.

D'où proviennent ces différences ?

Il y a une cause qu'il faut écarter tout d'abord. Ce n'est pas la capacité du personnel de l'Etat qui est en défaut. Les fonctionnaires techniques et administratifs des chemins de fer de l'Etat sont d'une science qui ne saurait être contestée, ils n'ont rien à redouter d'une comparaison avec le personnel des autres administrations belges ou étrangères.

Inutile d'ajouter que leur honnêteté est à l'abri de tout soupçon. Sous ce rapport, l'Administration belge peut, pensons-nous, prétendre au premier rang.

Inconvénients du caractère politique de l'État exploitant.

La cause tient tout simplement au caractère politique de l'Etat exploitant. Elle est constitutionnelle, c'est un mal organique et tous les remèdes dont on usera ne pourront le guérir.

Supposons pour un instant que l'Administration de l'Etat belge soit transformée tout à coup en une administration privée. Rien ne sera changé, ni les fonctionnaires, ni les employés, ni la direction, — nous supposons que M. Vandenpeereboom soit l'administrateur délégué de la société, — ni le réseau à exploiter, ni la situation des affaires, ni le prix des matières premières. Supposez que les porteurs de rente belge soient transformés en même temps en obligataires ou actionnaires de la compagnie. Immédiatement le coefficient d'exploitation baissera. Sans que le public soit plus mal desservi, le produit net sera plus élevé, les nouveaux actionnaires toucheront un dividende plus fort ; et si les fonctionnaires participent aux bénéfices, ils verront leur situation s'améliorer.

C'est que le caractère de la responsabilité sera modifié pour chacun des agents, que l'organisation rationnelle des services ne sera plus entravée par

des influences extérieures, que l'économie dans les dépenses sera plus facile à observer et que l'administration, devenue plus libre, sera aussi plus puissante.

Un membre du Gouvernement actuel, l'honorable M. De Bruyn, le reconnaissait dans la discussion qui eut lieu en 1882.

Il se plaignait de ce que des trains nouveaux étaient créés parfois sans nécessité, pour satisfaire à une demande émanant d'une personne influente, de ce que certains bâtiments étaient trop luxueusement construits, au point que des stations ne rapportant pas le loyer d'une chaumière étaient de véritables monuments.

Et comme on avait parlé d'une enquête, l'honorable membre disait :

« S'il y a une enquête à faire, c'est la Chambre qui doit en être chargée ;
» car, ajoutait-il, les grands coupables, ce sont les membres de la Chambre ;
» c'est nous tous, qui avons le tort de demander sans cesse des faveurs non
» raisonnables, au point de vue financier, et cela pour être agréables à nos
» électeurs, je n'hésite pas à le dire. »

Depuis lors deux choses ont changé : le Ministre et la Chambre.

L'honorable M. Vandenpeereboom est de tous les Ministres que nous avons eus, celui qui écoute le moins les doléances des membres de la Chambre et qui a le moins subi les influences politiques. Il a eu plus qu'aucun autre le souci de faire de la bonne administration.

La voie qu'il s'est tracée à son arrivée aux affaires et qu'il a inflexiblement suivie l'a conduit aux fortes recettes et aux bonis. Le pays doit lui en savoir gré.

C'est un argument en faveur de l'honorable M. Vandenpeereboom, ce n'est pas un argument en faveur de l'exploitation des chemins de fer de l'État. Dans toute industrie l'influence du chef est énorme, prépondérante. Mieux vaut une industrie médiocre bien dirigée, qu'une bonne industrie mal dirigée.

Une seule réserve devrait être faite, peut-être : elle est relative aux constructions nouvelles pour lesquelles l'honorable Ministre ne craint pas un luxe parfois exagéré.

Comme ces travaux sont portés au compte de premier établissement, leur influence sur les recettes n'apparaît pas de suite ; elle n'en existe pas moins et nos bonis s'en ressentiront nécessairement.

Si l'hypothèse que nous faisions tantôt était autre chose qu'une hypothèse, si l'Administration des chemins de fer était vraiment devenue une société privée, cette société n'aurait qu'un souci : celui de s'attacher définitivement un administrateur aussi habile que l'honorable M. Vandenpeereboom.

Mais c'est précisément l'un des mauvais côtés du chemin de fer de l'État qu'il soit exposé à changer trop souvent de chef. Il n'est pas douteux que le succès du ministre actuel est dû, pour une bonne part, à sa carrière ministérielle exceptionnellement longue et qui, heureusement, n'est pas près de finir.

Mais depuis 1882 la Chambre, elle aussi, a changé. L'avénement du

suffrage universel a laissé subsister toutes les difficultés anciennes, mais il en a introduit une nouvelle dont il faut tenir compte.

Lorsque le réseau sera unifié, le Ministre des chemins de fer aura sous ses ordres une armée de 60,000 agents environ. Tous sont aujourd'hui électeurs. Un gouvernement qui voudrait abuser de sa situation trouverait là un moyen d'action puissant sur le corps électoral. Ce danger a été souvent signalé comme l'un des vices de l'exploitation par l'État. Il est des plus graves.

Mais la question a un autre aspect qu'il faut signaler. Si le Ministre a autorité sur ses agents, les agents ont aussi, dans un régime comme le nôtre, une influence sur le Ministre.

Dès aujourd'hui l'on peut s'apercevoir qu'il ne se passe plus une discussion de budget sans que des revendications au profit du personnel, des augmentations de traitements ou de salaires soient réclamées. Aussi longtemps qu'elles ne dépassent pas les bornes légitimes, il n'y a rien à dire; mais qui peut promettre qu'il en sera toujours ainsi? Nous avons observé plus haut qu'une augmentation de salaire de cinq centimes par heure accordée à tous les agents suffit pour faire disparaître le boni. Croit-on qu'un argument pareil puisse avoir la moindre chance d'être écouté dans une assemblée d'agents réunis pour réclamer une augmentation de salaire? Peut-être s'il s'agissait d'une compagnie privée, mais certainement non lorsqu'il s'agit de l'Etat.

Or, dans un arrondissement déterminé ces agents peuvent tenir en main le sort de toute une députation. Ils exigeront des promesses, et ces promesses seront faites, dans bien des cas. Elles se traduiront dans les Chambres par des réclamations et rien ne nous dit qu'un Ministre, fût-il l'honorable M. Vandenpeereboom, pourra toujours y résister.

Il y a là de quoi faire réfléchir les partisans les plus décidés de l'exploitation par l'Etat.

Ce danger est non moins inquiétant que le premier. Les pays où l'exploitation n'est pas aux mains de l'Etat y échappent.

Dans un pays où le suffrage universel existe, la marche des idées est vers la gratuité des services publics, vers l'augmentation des salaires des agents de l'Etat qui font partie de ce service et enfin vers l'augmentation du nombre d'agents.

Nous arrêtons ici cet examen rapide de la question de l'exploitation du chemin de fer. Bien d'autres considérations mériteraient d'être émises. Ainsi nous n'avons parlé ni de l'avantage qu'il y a pour un pays de voir les citoyens plus directement intéressés en qualité d'actionnaires ou d'obligataires à cette grande industrie du transport, ni du danger qu'il y a de développer outre mesure le goût des fonctions publiques et de diminuer la part laissée à l'initiative privée.

Ces considérations ne se rattachent pas assez directement au seul point que nous ayons en vue. Nous n'avons pas la prétention ni le désir de proposer une solution définitive du problème du chemin de fer en Belgique.

Il y avait lieu simplement de réserver l'avis de la majorité de la section

centrale sur la question de l'exploitation par l'Etat et d'indiquer quelques-unes des raisons qui justifient ces réserves, afin de bien marquer dans quel esprit la section s'est occupée de l'examen du projet de loi qui lui est soumis et des conventions qu'on demande à la Chambre d'approuver.

EXAMEN EN SECTIONS.

Le projet de loi a donné lieu dans les sections à un grand nombre d'observations.

La plupart d'entre elles ont été formulées en questions. La section centrale a cru déférer au désir des membres de la Chambre en posant toutes les questions au Gouvernement, sauf quelques-unes qui ne se rattachaient que d'une façon très éloignée au projet de loi.

Afin d'éviter des longueurs et des redites, nous n'analyserons pas ici les questions posées. Nous en rendrons compte plus loin à propos de l'examen de chacun des points auxquels elles se rapportent et nous ferons connaître en même temps les questions posées par la section centrale, ainsi que les réponses faites à toutes les questions.

Au vote, les voix se sont réparties ainsi :

	Pour.	*Contre.*	*Abstentions.*
1re section.	13	0	2
2e —	4	0	4
3e —	8	0	2
4e —	6	0	11
5e —	9	0	4
6e —	6	0	3
	46	0	26

Parmi les membres qui se sont abstenus et qui nous ont fait connaître les motifs de leur abstention, les uns ont déclaré qu'ils n'avaient pu, faute de temps, examiner suffisamment le projet de loi, les autres qu'ils étaient favorables à la reprise, mais qu'ils entendaient se réserver quant aux conditions.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Six séances ont été consacrées par la section centrale à l'examen du projet.

Les discussions, de même que celles des autres sections, se rapportent à trois ordres d'idées différents, que nous allons successivement traiter.

Les avantages que la généralité du public voyageur retirera de l'unification du réseau, n'ont pas été mis en doute. Il est à noter, cependant, que pour certaines régions du pays, aujourd'hui desservies par des lignes concédées, il pourra en résulter certains inconvénients, mais ils ne sont pas à mettre en comparaison avec l'ensemble des avantages qui seront réalisés.

Question des tarifs.

La question du tarif pour le transport des marchandises a fait l'objet de longs débats. Elle est, en effet, d'une importance capitale. Il est tout à fait inutile de faire ressortir l'influence que les tarifs peuvent avoir sur le développement des transports, sur le mouvement commercial, sur le progrès et même sur l'existence d'une industrie déterminée.

L'unification du réseau va supprimer la concurrence. N'en résultera-t-il pas un relèvement des tarifs, alors que leur abaissement est généralement réclamé ?

Déjà nous avons examiné cette question, au cours de ce rapport. Nous y reviendrons plus loin.

Évidemment, dans la pensée du Gouvernement, l'unification du réseau, en permettant d'exploiter d'une façon plus rationnelle, doit, loin d'amener l'augmentation des tarifs, permettre de les réduire.

Cette pensée est juste en principe. Les résultats dépendront d'une foule de circonstances, qu'il serait presqu'impossible d'analyser dans le détail.

C'est toute la question de l'exploitation du chemin de fer qu'il faudrait discuter, car au point de vue industriel et commercial, la science de l'exploitation du chemin de fer consiste à transporter, au plus bas prix possible, les matières premières et les produits fabriqués.

Dans le cas particulier qui nous occupe, c'est une question de confiance dans l'intelligente direction de l'honorable Ministre des Chemins de fer, qui sera maître du réseau et du tarif.

Nous ne croyons pas, étant donné les précédents, qu'un relèvement des tarifs soit à craindre. Le boni du compte d'exploitation des chemins de fer a toujours été tenu à un niveau très modéré. Le chiffre le plus élevé qu'il ait atteint depuis l'origine des chemins de fer n'est que de 10.688,621.85 pour l'année 1894, pour une recette brute de 152.974,889.18, soit 7 p. c. L'année suivante, en 1895, le boni n'était plus que de 7,581,846.74, pour une recette brute de 154,467.350.51, soit un peu moins de 5 p. c.

Encore, dans ces calculs, ne tenons-nous pas compte de la réduction que le boni devrait subir par le fait du paiement des pensions qui, pour l'année 1895, s'élevait à 615,012 francs.

Au surplus, si le relèvement des tarifs se produisait, il ne manquerait pas de voix dans le public et au Parlement pour le signaler, et, tout en reconnaissant que cette garantie n'est pas suffisante, il serait exagéré d'en faire complètement abstraction.

Il faut constater cependant que cette question est fondamentale.

Pour une somme donnée de bénéfices à résulter de l'exploitation d'un réseau déterminé, il est incontestable que l'unification de ce réseau présente des avantages.

Mais l'exploitant peut abuser de sa situation.

Si cet exploitant était un particulier ou une compagnie, maîtresse absolue de ses tarifs, des abus seraient à craindre.

Si l'exploitant est l'Etat, la possibilité des abus ne disparaît pas, mais leur probabilité diminue. Comme l'Etat cependant a une exploitation plus coûteuse, tout en maintenant ses tarifs aussi bas que son prix de revient le lui permet, il peut arriver qu'ils soient encore supérieurs à ceux d'une compagnie.

Ainsi l'écart entre le coefficient d'exploitation de l'Etat et celui du Grand Central est, pour 1895, de 58.57 — 49.09 = 9.48 p. c., donc égal au prix du double du boni de l'exploitation du réseau de l'État pour 1895.

L'Exposé des motifs reconnaît très explicitement (Document n° 160, p. 2) que le Grand Central peut transporter à meilleur marché que l'Etat.

Et on affirme que, dans certains cas, des ristournes sont accordées aux expéditeurs.

L'idéal serait évidemment un système permettant de réaliser les économies que font les Compagnies tout en gardant le même souci que l'État de l'intérêt général.

Cet idéal est-il réalisable?

Certains pays comme l'Italie et la Hollande ont cherché à s'en rapprocher en se rendant propriétaires du réseau national et en affermant ensuite son exploitation à des compagnies tout en gardant une autorité suffisante sur les tarifs et sur toute la marche de l'exploitation.

C'est une modalité du même système que pratique en Belgique la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

En tout cas, en supposant qu'un jour l'on se rallie en Belgique à ce mode, encore faudrait-il d'abord unifier le réseau.

C'est la raison dominante pour laquelle la section centrale s'est prononcée en majorité en faveur du projet de loi.

Son vote réserve le mode d'exploitation du réseau unifié.

La question des tarifs se présente sous un aspect non moins intéressant au point de vue de nos relations avec les pays voisins. Et la solution est plus difficile encore.

Le Grand Central exploite ses lignes jusqu'à leurs points terminus situés en pays étrangers.

Le gouvernement belge a nécessairement dû négocier avec nos voisins la reprise des sections situées sur leur territoire.

Or ceux-ci pourraient, par des combinaisons de tarifs faciles à imaginer et applicables sur les sections qui leur seront remises, influencer considérablement le trafic sur les sections reprises par l'État belge.

Le port d'Anvers est surtout intéressé à cette question, le transit de et vers l'Allemagne se faisant pour une part considérable par la ligne d'Anvers-Gladbach.

Nous n'avons aucune raison de croire, en ce moment, à une hostilité quelconque de la part des nations voisines, avec lesquelles nos relations se trouvent sur un pied de parfaite cordialité.

Cependant, la question vaut la peine d'être examinée avec soin.

Les questions suivantes, posées dans les sections, ont été soumises au Gouvernement par la section centrale.

QUESTION. — « Des règles fixes et certaines, soit générales, soit spéciales à la convention de rachat par les trois États régissent-elles l'existence des tarifs mixtes internationaux d'importation ou autres, prévoyant éventuellement la réduction des tarifs? »

QUESTION. — « L'État a-t-il pu obtenir tous ses apaisements que les tarifs minima actuels seront maintenus pour les transports internationaux?

» Cette question est d'une importance capitale au point de vue du trafic de transit d'Anvers vers l'Allemagne. Aujourd'hui déjà les tarifs de la Hollande à Gladbach, quoique s'appliquant à un parcours kilométrique plus long, se trouvent être plus avantageux que ceux d'Anvers à Gladbach, quoique le parcours soit moins long.

» Il est donc à craindre que la Hollande, maîtresse de l'exploitation de la ligne exploitée par le Grand Central, y appliquera des tarifs qui pourraient nous nuire si des conventions ne viennent nous garantir. »

QUESTION. — « La reprise des trois tronçons belge, néerlandais et allemand, par les trois États, laisse-t-elle à l'État belge la certitude qu'il n'y aura pas de modifications dans les tarifs, notamment des augmentations? »

A ces questions le Gouvernement a fait la réponse suivante :

RÉPONSE. — « 1° Les conventions conclues entre les Pays-Bas et la Belgique, en vue de l'octroi des concessions, restent en vigueur au point de vue des stipulations relatives aux tarifs.

» 2° Il n'était pas possible de demander à un gouvernement étranger de renoncer au droit de fixer les tarifs sur son territoire.

» Les deux pays ont intérêt à s'entendre pour les parties des tarifs en service international.

» Dans la situation actuelle, le Grand Central a l'obligation de faire homologuer ses tarifs par les deux gouvernements.

» Il est à remarquer que le gouvernement des Pays-Bas a le droit de racheter la ligne d'Anvers à Gladbach, à partir du 1er juillet 1899 et que les autres lignes peuvent être rachetées moyennant préavis d'un an. »

La section centrale a, de son côté, posé la question suivante, qui a reçu la réponse indiquée.

QUESTION. — « La section centrale désire avoir communication des conventions entre les Pays-Bas et la Belgique en vue de l'octroi des concessions. »

Réponse. — « Les stipulations relatives aux tarifs se trouvent dans les traités suivants :

» 1° Turnhout-Tilbourg (*Moniteur* du 11 janvier 1868).

» 2° Anvers-Gladbach (*Moniteur* du 20 juin 1873). »

Il y a peu de chose à ajouter à ces réponses. Il en résulte que le Gouvernement ne pouvait faire davantage pour sauvegarder les intérêts belges.

Il convient cependant d'attirer spécialement l'attention de la Chambre sur le dernier paragraphe de la réponse du Gouvernement aux questions des sections.

Il en résulte, en effet, que si le danger signalé existait réellement, il serait impossible de l'écarter. Dans deux ans les Pays-Bas peuvent racheter la ligne d'Anvers-Gladbach et, dès lors, ils seront maîtres des tarifs sur leur territoire.

Il va de soi d'ailleurs que l'on ne saurait garantir d'une façon absolue l'avenir de notre transit international.

Que les pays voisins fassent des efforts pour l'attirer chez eux, c'est assez naturel. C'est à nous de veiller à ce que le transit par la Belgique offre au commerce international des avantages suffisants.

C'est surtout en matière commerciale que « l'intérêt est la mesure des actions. » Nous jouissons d'une situation géographique privilégiée entre toutes. C'est une avance considérable que nous avons sur nos concurrents. Il dépend de nous de maintenir cette avance en mettant nos voies de communication, en les raccourcissant au besoin, et notre outillage au niveau de ce que les circonstances réclament.

Nous l'avons fait jusqu'à présent, nous ne voyons pas pourquoi nous serions moins prévoyants, moins actifs, à l'avenir, moins soucieux des intérêts du pays.

Dans certaines sections l'on s'est inquiété aussi de savoir si « l'État belge » est assez armé pour obtenir des co-contractants 1° l'application loyale de » la Convention de Berne sur la ligne reprise ; 2° l'application loyale de la » même convention sur toutes les lignes concurrentes? »

Il faut observer d'abord que la convention qui nous est soumise ne touche en rien à la Convention de Berne. Celle-ci n'a d'autre objet que de régler les transports de marchandises par chemin de fer. Elle ne décrète aucun tarif. Elle se borne à stipuler dans son article 11 que : « Les prix de transport » seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment » publiés. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou » plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formelle- » ment interdit et nul de plein droit. Toutefois, sont autorisées, les réduc- » tions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes » conditions. »

De plus, cette Convention, qui date du 14 octobre 1890, a été conclue entre la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse. Tous nos voisins figurent donc parmi les contractants.

Mode adopté pour le calcul du prix de rachat.

Après la question du tarif vient naturellement, dans l'ordre d'importance, celle du prix d'achat. La section centrale l'a examinée à deux points de vue différents, celui du mode de calcul adopté pour la détermination des prix et celui des différents postes qui composent ce prix.

Les lignes reprises forment diverses concessions régies par des cahiers des charges spéciaux.

Nous donnons ci-après le relevé des concessions de chemin de fer encore en vigueur pour lesquelles le rachat a été prévu au cahier des charges.

Les lignes auxquelles se rapportent les conventions sont imprimées en caractères gras.

Relevé des concessions des chemins de fer encore en vigueur pour lesquelles le rachat a été prévu au cahier des charges.

Relevé des concessions des chemins de fer encore en vigueur

N°s d'ordre.	ADMINISTRATION EXPLOITANTE.	LIGNE CONCÉDÉE.	DATE de l'arrêté royal accordant la concession.
1	**Grand Central Belge.**	**Louvain à Herenthals**	2 juillet 1861 . .
2	**Id.**	**Turnhout à la frontière, vers Tilbourg.**	6 janvier 1865 . .
3	**Id.**	**Anvers à Hasselt**	9 janvier 1865 . .
4	**Id.**	**Anvers vers Gladbach**	29 septembre 1869 .
5	Administration des Chemins de fer de l'État pour Tournai à Jurbise et **Grand Central Belge pour Landen à Hasselt.**	Tournay à Jurbise et **Landen à Hasselt.**	19 mai 1845 . . .

pour lesquelles le rachat a été prévu au cahier des charges.

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle le rachat peut être opéré.	*Observations.*
ART. 58 DU CAHIER DES CHARGES. — Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé. Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes : On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. c. et on y ajoutera une prime de 15 p. c.	28 février 1883.	
Id. id.	Id.	
Id. id.	1er juillet 1885.	
ART. 16 DE LA CONVENTION. — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession. Pour régler le prix d'achat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par la société concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée à la société concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. c. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base. Si la société concessionnaire le demandait, l'État sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation moyennant remboursement, à dire d'experts.	2 juin 1894.	
ART. 11 DU CAHIER DES CHARGES. — Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession après l'expiration de la moitié du terme fixé à l'article 3 (90 ans) en prévenant la compagnie deux années d'avance. Ce rachat aura lieu moyennant le paiement d'une annuité pour chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.	Tournai à Jurbise, 11 novembre 1893. Landen à Hasselt, 8 décembre 1892.	La ligne de Landen à Hasselt a fait l'objet, en outre, d'une autre concession, postérieure à celle indiquée ci-contre, et non rachetable.

Nos d'ordre.	ADMINISTRATION EXPLOITANTE.	LIGNE CONCÉDÉE.	DATE de l'arrêté royal accordant la concession.
6	Administration des chemins de fer de l'État.	Braine-le-Comte à Gand	14 juin 1861 . . .
7	Id.	Hal à Ath et Tournay à la frontière de France vers Lille.	10 novembre 1862 et 8 juin 1863.
8	Id.	Welkenraedt à Bleyberg	26 juin 1869 . . .

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle le rachat peut être opéré.	*Observations.*
Cette annuité sera égale au produit net moyen des cinq dernières années, majoré de 25 p. c. à titre de prime.		
ART. 15 DE LA CONVENTION. — Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand. Toutefois, le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la quarantième année d'exploitation et la société concessionnaire devra être prévenue une année d'avance. Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par le concessionnaire pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières, laquelle annuité sera majorée de 20 p. c. à titre de prime.	1er février 1907.	
ART. 12 DE LA CONVENTION. — Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu qu'après l'expiration de la trente-deuxième année de la concession et après en avoir prévenu la société concessionnaire deux années à l'avance. Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par le concessionnaire pendant les cinq dernières années, majorée de 25 p. c. à titre de prime.	Hal à Ath, 21 mai 1898. Tournai à la frontière, 1er décembre 1897.	
ART. 53 DU CAHIER DES CHARGES. — Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé. Toutefois, le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la quinzième année d'exploitation, et les concessionnaires devront être prévenus une année d'avance. Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières. Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité serait majorée d'une prime de 10 p. c. Dans aucun	1er juillet 1888.	

N°s d'ordre.	ADMINISTRATION EXPLOITANTE.	LIGNE CONCÉDÉE.	DATE de l'arrêté royal accordant la concession.
9	Administration des chemins de fer de l'État.	Spa à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg.	6 mars 1863. . .
10	**Concessionnaire.**	**Liége à la frontière vers Maestricht.**	18 octobre 1858 . .
11	Concessionnaire.	Gand à la frontière vers Terneuzen. . .	26 avril 1864. . .

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle le rachat peut être opéré.	*Observations.*
cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur à la part attribuée aux concessionnaires dans la recette de la dernière des sept années prise pour base du rachat.		
ART. 56 DU CAHIER DES CHARGES. — Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges. Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que ce chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes : On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation; on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. c. et on y ajoutera une prime de 15 p. c.	1er novembre 1886.	
ART. 77 DU CAHIER DES CHARGES. — Le Gouvernement aura la faculté de racheter le chemin de fer. Dans le cas où il voudrait faire usage de cette faculté, il devrait, préalablement, s'entendre avec le gouvernement des Pays-Bas pour le rachat simultané par ce dernier gouvernement de la partie du chemin de fer située sur le territoire néerlandais. Il ne pourra toutefois être fait usage de cette faculté de rachat qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans. Le cas échéant, on calculera le revenu net et moyen annuel de cinq années d'exploitation, en prenant pour base les cinq années qui auront donné les résultats les plus favorables sur les sept qui auront immédiatement précédé le rachat; on capitalisera ce revenu net moyen à raison de 5 p. c., et, à la somme ainsi obtenue, il sera ajouté une prime de 15 p. c.	24 novembre 1881.	
ART. 59 DU CAHIER DES CHARGES. — Le Gouvernement se réserve le droit de racheter le chemin de fer concédé. Il ne pourra être fait usage de ce droit qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes : On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après cè retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. c. et on y ajoutera une prime de 15 p. c.	1er janvier 1886.	

N° d'ordre.	ADMINISTRATION EXPLOITANTE.	LIGNE CONCÉDÉE.	DATE de l'arrêté royal accordant la concession.
12	Concessionnaire.	Hasselt à Maeseyck	3 juin 1870 . . .
13	Concessionnaire.	Termonde à Saint-Nicolas	3 juin 1870 . . .
14	Concessionnaire (Cie des Chemins de fer de la Flandre occidentale).	Menin à Roulers	14 octobre 1887 . .

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle le rachat peut être opéré.	*Observations.*
ART. 10 DE LA CONVENTION. — A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession. Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. c. Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base, ni au montant du minimum d'intérêt garanti par l'article 11 ci-après. Si le concessionnaire le demandait, l'État sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement de la valeur, à dire d'experts.	3 mars 1889.	
ART. 18 DE LA CONVENTION. — Comme ci-dessus, sauf suppression de la partie du quatrième alinéa qui stipule que le montant de l'annuité ne sera pas inférieur au minimum d'intérêt garanti.	10 février 1892.	
ART. 4 DE LA CONVENTION. — La durée de la concession de péages afférente à la ligne de Menin à Roulers est fixée à quatre-vingt-dix ans. Toutefois, à l'expiration des concessions des lignes déjà accordées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, c'est-à-dire le 31 décembre 1945, l'exploitation de la ligne de Menin à Roulers et la perception directe des péages par la Société cesseront et seront remises à l'État aux conditions ci-après : On fera le relevé du produit net et annuel obtenu par le concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où la cession sera effectuée; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant d'une annuité qui sera payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans	31 décembre 1945.	

Nos d'ordre.	ADMINISTRATION EXPLOITANTE.	LIGNE CONCÉDÉE.	DATE de l'arrêté royal accordant la concession.
15	Concessionnaire (Prince-Henri).	Athus vers Pétange	23 avril 1873 . . .

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	ÉPOQUE à laquelle le rachat peut être opéré.	*Observations.*
aucun cas, le montant de cette annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prise pour base. Toutefois, si la Société en fait la demande, l'État substituera au payement successif des annuités ci-dessus stipulées le payement immédiat d'une somme égale à vingt fois le montant de l'annuité. Pour déterminer le produit net de la ligne, on établira un compte des dépenses localisables pour la ligne de Menin à Roulers et on partagera les dépenses non localisables du réseau entier dans la proportion du nombre de trains-kilomètres afférent à la section de Menin à Roulers au nombre total de trains-kilomètres parcourus sur l'ensemble du réseau. Moyennant le payement de l'annuité ainsi déterminée, le matériel d'exploitation afférent à la ligne de Menin à Roulers sera remis à l'État. A cette fin, la valeur du matériel d'exploitation de tout le réseau de la société, fixée à dire d'experts, sera répartie entre les lignes concédées à ce jour et la ligne nouvelle, au prorata de leurs longueurs respectives. La valeur du matériel revenant à la ligne de Menin à Roulers sera payée au concessionnaire à l'expiration de la concession. Toutefois, si la Société le demande, l'État se libérera au moment de la cession, du payement de la valeur du matériel d'exploitation par le versement immédiat du tiers de la valeur de ce matériel. Les objets de consommation et les objets d'approvisionnements dont le dépôt permanent à pied d'œuvre n'est pas indispensable pour assurer la continuité de l'exploitation de la ligne seront cédés à l'État, moyennant le payement de leur valeur fixée à dire d'experts.		
ART. 6 DE LA LOI DU 15 MARS 1873. — Rachat après vingt ans d'exploitation, capitalisation à 5 p. c. et prime de 15 p. c. du revenu net moyen des cinq années les meilleures prises parmi les sept dernières.	Cette date sera recherchée.	

On voit que les lignes à reprendre formant le réseau dit du Grand Central se rangent en deux catégories :

a) Les lignes pour lesquelles les cahiers des charges contiennent des clauses de rachat :

Louvain-Hérenthals,
Turnhout-Tilbourg,
Anvers-Hasselt,
Anvers-Gladbach,

} longueur totale en Belgique, 238 kilomètres.

b) Les lignes pour lesquelles les cahiers des charges ne contiennent pas de clauses de rachat :

Marchienne et Charleroi à la frontière,
Bersée-Laneffe,
Walcourt à Morialmé, Florennes et Philippeville,
Mariembourg-Ceuvin,
Louvain-Charleroi,
Lodelinsart à Gilly avec embranchement,
Lodelinsart à Jumet avec embranchement vers Dampremy,
Lodelinsart à Châtelineau et Montigny,
Châtelineau-Givet,
Hasselt à la frontière vers Maestricht,

} longueur totale en Belgique, 289 kilomètres.

Le mode logique de procéder semblait être de fixer la valeur des concessions figurant sous le littéra *a* d'après les clauses insérées aux cahiers des charges et de traiter sur des bases à convenir pour les autres lignes.

Certaines sections comme aussi la section centrale ont demandé pourquoi ce mode n'a pas été suivi. La réponse du Gouvernement est indiquée ci-dessous.

Question. — « Pourquoi n'a-t-on pas appliqué aux 238 kilomètres de concession dont le rachat était prévu dans les actes de concession, les clauses insérées aux cahiers des charges? »

Réponse. — « L'annexe n° 1 à l'Exposé des motifs (p. 11, 2e alinéa) répond à cette question.

» La comptabilité du Grand Central Belge confond les recettes et les dépenses de ces lignes avec celle des autres lignes constituant le réseau, aucune disposition ne prescrivant de tenir un compte spécial par concession ; cependant, pour la ligne de Turnhout à Tilbourg, cette comptabilité indique séparément les recettes, et pour la ligne d'Anvers à Gladbach, elle rend compte séparément des recettes et des dépenses afférentes à cette ligne.

» Pour appliquer aux lignes dont le rachat est prévu par les actes de concession, les clauses insérées dans ces actes, il eût fallu déterminer les recettes et les dépenses de ces lignes. Ce travail aurait demandé un temps considérable et, préalablement, il aurait été indispensable d'en déterminer les

bases. Les difficultés que l'on a rencontré lorsque l'on a voulu établir, dans les mêmes conditions, le prix de rachat des lignes d'Anvers au Moerdyk et de Roosendael à Bréda se seraient reproduites. Ces difficultés n'ont pu être résolues d'un commun accord ; elles auraient dû être tranchées par le pouvoir judiciaire qui en était déjà saisi, si la transaction relative à la détermination du prix de ces lignes (soumise aux Chambres en même temps que le projet de rachat du réseau Grand Central Belge actuel), n'était venu y mettre fin.

» Il est à remarquer, d'ailleurs,

» 1° qu'en établissant ce calcul pour les 238 kilomètres on n'arrivait à aucun résultat pour la reprise totale du réseau ; puisque pour arriver à un accord sur l'ensemble, on aurait toujours été obligé de tenir compte des recettes nettes de l'exploitation de toutes les lignes ;

» 2° que la concession d'Anvers à Gladbach ne peut être rachetée actuellement que moyennant une prime de 10 p. c. du prix du réseau entier et que dans le calcul aucune prime n'est accordée. »

Cette réponse qui reproduit d'ailleurs en partie les termes de l'Exposé des motifs (n° 160, p. 11) donne lieu à diverses observations.

A première vue, il semble que l'absence de comptabilité distincte n'ait pas été aussi complète.

Ainsi dans le calcul du capital de rachat (n° 160, p. 12) figure une somme de 1,016,402 francs pour la valeur de 8.41 annuités égales à la moyenne de la garantie d'intérêt payée pour les embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse, cette garantie ayant encore 8.41 ans à courir.

Pour établir chaque année le montant de cette garantie, il a évidemment fallu une comptabilité distincte et spéciale se rapportant à cette ligne.

D'autre part, l'Exposé des motifs (n° 160, p. 11) dit lui-même qu'il est tenu un compte séparé pour la ligne d'Anvers-Gladbach, qui, cependant, ne » s'applique pas « à toutes les recettes et à toutes les dépenses du réseau » considéré dans son ensemble ».

La section centrale a tenu à savoir quelle est exactement la comptabilité tenue pour la ligne d'Anvers-Gladbach. Elle a donc posé la question suivante formulée dans une section :

Question. — « Il existe pour le chemin de fer d'Anvers-Gladbach une comptabilité séparée. En donner connaissance à la section. »

Réponse. — « La comptabilité qui est tenue relativement à la ligne d'Anvers vers Gladbach ne représente pas la situation bien exacte des produits de cette ligne, mais elle est suffisante pour les appréciations que les sociétés intéressées désirent en tirer. Les recettes qui sont indiquées dans cette comptabilité comportent seulement le produit de l'application des taxes de transport, sans qu'il soit tenu compte à cette ligne de la part qui lui revient, sans conteste, du solde du décompte du matériel et des indemnités conventionnelles. Les dépenses sont calculées d'après le forfait établi entre les sociétés Anvers-Rotterdam et Est-Belge pour l'exploitation du réseau Grand

Central Belge par la première de ces sociétés : elles ne représentent donc aucunement les dépenses réelles de la ligne dont il s'agit.

« Il est à remarquer que si le prix de rachat de la ligne Anvers-Gladbach devait être établi séparément, conformément à la formule de rachat, le produit net moyen devra être majoré d'une prime de 10 p. c. Or, l'opération d'ensemble traitée par le Gouvernement ne comporte pas l'octroi d'une prime. »

La section centrale ne s'est pas contentée de cette réponse, elle a désiré avoir au moins quelques chiffres au sujet des recettes de la ligne d'Anvers-Gladbach. Elle a donc posé la question qui suit :

Question. — « La section centrale demande à connaître le produit brut et le produit net de la ligne d'Anvers-Gladbach. »

Réponse. — « Le tableau ci-annexé indique le montant des recettes brutes résultant de l'application des taxes de transport, celui des prélèvements effectués sur ces recettes par la société exploitante, pour se couvrir de ses frais d'exploitation, et la recette nette qui résulte de la comparaison de ces éléments.

» Ces chiffres sont extraits des rapports publiés par la Société anonyme des Chemins de fer de l'Est belge ; ils sont établis conformément à la convention d'exploitation de la ligne dont il s'agit (1).

» La réponse faite par le Gouvernement à une question analogue a déjà fait connaître que ces montants de recettes et de dépenses ne représentent pas l'import exact des postes auxquels ils se rapportent.

» Les recettes ne comprennent pas la part du produit du décompte du matériel (2) et des indemnités conventionnelles qui revient à la ligne d'Anvers vers Gladbach, le montant des prélèvements pour dépenses est fixé par l'application de la convention ci-dessus rappelée : ces prélèvements constituent un forfait et ne représentent donc pas le montant effectif des dépenses.

» La recette nette indiquée n'est donc pas la recette nette réelle de la ligne, et, éventuellement, elle n'aurait pu servir de base au calcul du prix de rachat de cette concession conformément à la clause du cahier des charges.

» Les indications relatives aux recettes et aux dépenses de la ligne d'Anvers vers Gladbach, établies conformément à la convention par les compagnies, satisfont à cette convention, mais elles ne peuvent servir de base à une appréciation suffisamment exacte de la valeur de la concession dont il s'agit. »

---

(1) Cette convention est reproduite au *Recueil des documents* relatifs aux lignes du Grand-Central Belge, 2e partie, p. 39.

(2) A cet égard, la disposition faisant l'objet du 4e alinéa de l'article 5 de la convention d'exploitation n'a jamais reçu d'application.

Ligne d'Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach.

ANNÉES. 1	RECETTES BRUTES résultant de l'application des taxes de transport. 2	PRÉLÈVEMENT effectué pour couvrir la société exploitante de ses dépenses d'exploitation. 3	DIFFÉRENCE entre les colonnes 2 et 4 ou recette nette. 4	*Observations.*
1879	»	»	»	La ligne a été livrée à l'exploitation dans le courant de l'année.
1880	1,766,676 49	1,197,157 41	569,519 08	
1881	2,299,766 94	1,381,756 65	914,010 29	
1882	2,493,112 75	1,452,995 01	1,040,117 74	
1883	2,516,521 36	1,461,317 78	1,055,203 58	
1884	2,552,750 13	1,473,719 05	1,079,031 08	
1885	2,858,320 14	1,588,225 02	1,270,095 12	
1886	2,386,872 42	1,416,227 43	970,645 03	
1887	2,564,249 14	1,479,512 61	1,084,736 53	
1888	2,470,664 90	1,447,946 98	1,022,717 92	
1889	2,386,325 47	1,419,013 79	967,311 68	
1890	2,686,331 37	1,525,615 65	1,160,715 72	
1891	3,155,042 29	1,690,467 22	1,464,575 07	
1892	2,903,720 27	1,602,064 94	1,301,664 33	
1893	3,000,039 88	1,636,853 18	1,363,186 70	
1894	3,162,640 50	1,697,235 01	1,465,405 49	
1895	3,511,607 91	1,814,866 97	1,696,740 94	
1896	3,526,812 26	1,821,501 01	1,705,311 25	

Il résulte de là que même pour l'Anvers-Gladbach il n'existe pas de comptabilité pouvant servir de base à l'évaluation des recettes nettes de la ligne.

Lorsqu'un cahier des charges contient une clause de rachat basée sur le montant du produit de la ligne, il semble cependant que la première chose à faire soit de tenir un compte exact de ses recettes, sinon la clause de rachat devient illusoire.

Sans doute, on peut essayer d'établir, après coup, le montant des recettes, mais l'expérience que l'on a faite lors de la reprise des lignes d'Anvers au Moerdyck et Roosendael à Bréda, prouve que l'on se heurte à une quasi-impossibilité.

En somme, les compagnies concessionnaires n'ont pas sur ce point observé leur cahier des charges et l'on peut regretter que les gouvernements qui se sont succédé au pouvoir n'y aient pas mieux veillé.

D'après la réponse ci-dessus du Gouvernement à la question, l'application des clauses de rachat aux 238 kilomètres pour lesquels il en est prévu

n'avait pas modifié le résultat « puisque pour arriver à un accord sur l'ensemble on aurait toujours été obligé de tenir compte des recettes nettes de toutes les lignes ».

L'argument ne serait péremptoire que si toutes les clauses de rachat étaient les mêmes. Or, il n'en est pas ainsi. Il pourrait donc se faire qu'une clause de rachat favorable à l'État dût précisément être appliquée à une ligne dont les recettes sont considérables. Il resterait alors à traiter pour les lignes à moindres recettes pour lesquelles le prix serait nécessairement — en adoptant les bases proposées pour le rachat global — moindre que le prix qui figure dans la convention.

Mais la question perd beaucoup de son importance si on l'examine en fait. Nous avons essayé de chiffrer la différence entre les clauses prévues pour le rachat et les bases appliquées en réalité.

Pour quatre lignes seulement il y a des clauses de rachat. Pour trois de ces lignes les clauses de rachat sont les mêmes.

Voici la durée moyenne des concessions pour ces lignes :

	Années-kilomètres à partir du 1er janvier 1896.	*Longueur en Belgique.*
Louvain-Hérenthals .	2164,4493137	37
Anvers-Hasselt . .	5221,9068486	87
Turnhout-Tilbourg .	1345,4684923	23
Totaux. . .	8731,8246546	147

soit pour le nombre moyen d'annuités $\frac{8731,9244906}{147} = 59.4$, soit 59 ans 4 mois 26 jours.

Appliquons les clauses de rachat en supposant une recette nette de 1,000 francs. Il faut, suivant le cahier des charges, capitaliser à 5 p. c. et ajouter une prime de 15 p. c.

Une recette de 1,000 francs capitalisée à 5 p. c. donne . . 20,000 francs
ajoutant 15 p. c. de prime, il vient . 3,000 »

Total . . 23,000 francs.

Donc pour chaque millier de francs de recettes, il eût fallu payer 23,000 francs.

D'après la convention proposée, il faut payer pour ces lignes 59.4 annuités de 1,000 francs, capitalisées à 3 p. c. Cela donne pour chaque millier de francs de recette nette une somme de 27,573 francs.

La différence est ici en faveur du Grand Central. Elle est de 4,573 francs pour chaque mille francs de recette nette.

Mais pour l'Anvers-Gladbach c'est l'État qui bénéficie de l'inobservation de la clause de rachat.

Aux termes du cahier des charges, il faut en effet, pour 1,000 francs de recettes nettes, payer une annuité de $1{,}000 + \frac{10}{100} \times 1{,}000 = 1{,}100$.

Il reste à payer 73.5 annuités.

Capitalisées à 3 p. c., ces 73,5 annuités donnent fr.	32,490.00
Au lieu de cela l'État belge paie . . . . . fr.	27.675.00
Différence en faveur de l'État . . . fr.	4,815.00

Or, la ligne d'Anvers-Gladbach est l'une des meilleures, sinon la meilleure du réseau exploité par le Grand Central.

La recette brute a été, en 1894, de fr. 3,162,640.50 (voir p. 71), soit 22.4 p. c. du total de la recette brute pour 1894. Or, cette ligne est d'une très grande facilité d'exploitation. Elle doit donner une recette nette proportionnellement très considérable, beaucoup plus considérable en tout cas que celle des trois lignes indiquées ci-dessus.

Le bénéfice que fait l'État en n'appliquant pas la clause de rachat à l'Anvers-Gladbach est supérieur à la perte faite pour les trois autres lignes.

Quant aux lignes dont le rachat n'est pas prévu au cahier des charges, le Grand Central pouvait, de même que l'État, demander l'application de l'une des clauses applicables aux autres concessions. La clause de l'Anvers-Gladbach eût été défavorable au Grand Central, celle des autres lignes eût été défavorable à l'État.

Le calcul ci-dessus prouve que la clause adoptée représente une moyenne entre ces deux clauses. Dans l'ensemble rien ne permet d'affirmer que les bases proposées par la convention soient plus onéreuses pour l'État que celles prévues dans les cahiers des charges, sans que l'on puisse cependant, par suite de l'absence regrettable d'une comptabilité bien tenue, avoir la-dessus une certitude absolue.

Il faut donc envisager la convention en elle-même sans se laisser influencer par les clauses de rachat existant dans certains cahiers des charges de concessions.

Taux de capitalisation des annuités.

Une première question qui se rattache assez étroitement à celle qui vient d'être traitée, est relative au taux d'intérêt d'après lequel on a capitalisé les annuités.

Ce taux est de 3 p. c., tandis que, nous venons de le voir, trois des cahiers des charges qui contiennent une clause de rachat prévoient le taux de 5 p. c.

Une question formulée en section a été posée à ce sujet par la section centrale au Gouvernement. Nous la faisons suivre avec la réponse qu'elle a reçue.

Question. — « Pour quelle raison capitalise-t-on les annuités au taux de 3 p. c. et non à celui de 5 p. c. »

Réponse. — « Les cahiers des charges anciens stipulent que le prix de rachat sera établi par la *capitalisation du revenu* au taux de 5 p. c.

» Cette formule a été abandonnée vers 1866-1867 et les actes de concession qui, postérieurement, ont prévu le rachat, ont stipulé le paiement d'une *annuité* jusqu'à la fin des concessions.

» Donc, d'une part, capitalisation pure et simple du revenu ; d'autre part, paiement d'un *nombre d'annuités* égales au revenu et variant avec la durée restant à courir des concessions.

» Dans les négociations relatives aux rachats qui sont soumis au Parlement, c'est la dernière formule qui a servi de base.

» Mais les Sociétés ont demandé que l'on capitalise *les annuités* qui leur sont dues (et non le montant de l'annuité), c'est-à-dire que *l'on escompte, en les ramenant à leur valeur actuelle,* les annuités qui leur seront dues jusqu'à la fin de leurs concessions.

» Le taux de 5 p. c. qui a été fixé dans les cahiers des charges anciens n'est plus en rapport avec le loyer actuel de l'argent. Du moment où l'on capitalise des annuités dues pour une longue série d'années, c'est-à-dire que l'on escompte à leur valeur d'aujourd'hui cette succession d'annuités, il est indispensable de baser l'opération sur le taux qui représente le loyer des placements de tout repos, le cédant devant pouvoir, au moyen du capital escompté qui lui est remis, reconstituer les annuités qui lui sont dues : les parties se sont donc arrêtées au taux de 3 p. c.

» Il ne résultera de cette opération aucun désavantage pour l'État qui pourra amortir le capital de rachat tout comme s'il effectuait le paiement au moyen d'annuités : il lui suffira, à cette fin, d'affecter à l'amortissement de la dette, soit réellement, soit de la façon indiquée récemment à la Chambre par M. le Ministre des Finances, l'annuité d'amortissement du capital.

» Cette capitalisation crée même des avantages à l'État, car, en cas de nouvelle réduction du loyer de l'argent, ce qui n'a rien d'improbable, le Trésor profitera exclusivement de cette réduction, qui s'appliquera également au capital que l'État va payer aux concessionnaires : au contraire, si le prix de rachat avait été stipulé payable en annuités, *l'import de celle-ci, toujours la même,* devrait être liquidé jusqu'à la fin des concessions et ce serait les Sociétés qui bénéficieraient, indirectement si on le veut, de la réduction du taux de l'intérêt.

» Cette considération milite aussi en faveur du principe même du rachat des concessions de chemins de fer. Au fur et à mesure de la baisse du taux de l'intérêt, les Sociétés ayant des charges financières — tant les Sociétés de chemins de fer que les autres — cherchent évidemment à réduire leurs charges en remboursant leurs obligations et en les remplaçant par d'autres à revenu moindre : la différence constitue un bénéfice pour les actionnaires. Après le rachat l'État, pouvant faire lui-même la même opération, non seulement à l'égard du capital de rachat, mais aussi à l'égard du capital qui sera remboursé en obligations, bénéficiera seul de la différence du taux de l'intérêt.

» Exemple des formules de rachat prévoyant la capitalisation à 5 p. c. et le paiement d'annuités :

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

* * *

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

» Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la 25e année d'exploitation, cette annuité serait majorée d'une prime de 10 p. c.

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

Cette réponse expose d'une façon très claire la différence entre les deux systèmes qui paraît n'avoir pas été saisie par tous.

Il ne faut évidemment pas confondre la capitalisation pure et simple d'une rente perpétuelle avec la capitalisation d'un certain nombre d'annuités.

Le premier système était celui du cahier des charges des trois lignes qui figurent au tableau de la page 23, c'est à lui que s'applique le taux de 5 p. c.

Le second est celui de la convention proposée. C'est à ce dernier que s'applique le taux de 3 p. c.

Le cahier des charges de la ligne d'Anvers-Gladbach ne prévoit d'ailleurs que le paiement d'un certain nombre d'annuités. Il n'y est pas parlé de capitalisation et, par conséquent, aucun taux d'intérêt n'y figure.

L'État et le Grand Central ont jugé qu'il valait mieux capitaliser les annuités. C'est aussi l'avis de la section centrale et cela pour deux raisons. La première, c'est que l'opération du rachat est simplifiée, elle est terminée en un seul paiement.

La seconde, c'est que si, comme il faut l'espérer, le taux du loyer de l'argent vient à baisser, ce sera l'État qui bénéficiera.

Au surplus, il paraît équitable que l'État capitalise ces annuités au taux auquel il emprunte lui-même, sans cela les actionnaires du Grand Central seraient frustrés; des annuités à payer par l'État valent, comme sécurité, autant que la Rente belge.

Si l'on capitalise ces annuités, il faut donc que, plaçant le capital en Rente belge, les actionnaires retrouvent les mêmes annuités.

Il est vrai qu'il y a quelques mois, lorsqu'il s'est agi de capitaliser les annuités à payer pour la reprise du réseau téléphonique de la société *Bell telefon Company*, le taux de l'intérêt a été fixé à 3 1/2 p. c., mais nous supposons que c'était le résultat d'une transaction intervenue avec le conseil

d'administration de la dite société et que cette exagération du taux de l'intérêt était compensée par des concessions sur d'autres points.

Détermination des années dont il faut tenir compte.

Toujours dans le même ordre d'idées, une section a désiré savoir pourquoi le prix de rachat était basé sur le produit des cinq meilleures années parmi les sept dernières.

La section centrale a transmis cette question au Gouvernement qui y a fait la réponse qui suit :

Question. — « Pourquoi ne pas avoir basé le prix de rachat sur la moyenne des cinq dernières années au lieu des cinq meilleures parmi les sept dernières? »

Réponse. — « Le calcul du prix de rachat des concessions sur la base de la moyenne des produits des cinq dernières années n'a été stipulé que dans deux cas, dont l'un remonte à 1845, mais cette formule stipule aussi l'octroi d'une prime très élevée (25 p. c.).

» Tous les autres cahiers des charges qui ont réservé au Gouvernement la faculté de reprendre les concessions, indiquent comme base du prix de rachat la recette nette moyenne des cinq années les meilleures parmi la dernière période septennale, plus, généralement, une prime fixée à 15 ou 10 p. c.

» Le Gouvernement s'est donc inspiré, pour le rachat du réseau Grand Central des conditions de reprise des concessions qui ont été généralement stipulées. »

Cette clause est donc en quelque sorte une clause générale d'application constante. Il était naturel de la conserver dans la convention à conclure.

Observons d'ailleurs, à l'appui de la manière d'agir du Gouvernement, que cette clause figure dans les cahiers des charges des quatre lignes pour lesquelles des conditions de rachat ont été formulées. (Voir p. .)

Calcul du nombre d'annuités.

Un point plus important était celui de savoir comment avait été déterminé le nombre moyen des années restant à courir pour l'ensemble des concessions.

Cette moyenne peut être calculée en effet en faisant simplement l'addition de la durée des diverses concessions à partir du 1er janvier 1896 et en divisant le total par le nombre des concessions, ou bien en tenant compte de la longueur kilométrique de chaque ligne concédée.

Dans l'esprit de la section centrale il paraissait certain que c'était le second mode de calcul qui devait nécessairement avoir été appliqué.

Cependant la question ayant été posée dans diverses sections et une erreur dans la détermination de ce nombre pouvant avoir de graves conséquences. la section centrale a cru bien faire en posant la question au Gouvernement. Ce dernier y répondit dans les termes suivants :

QUESTION. — « Comment a-t-on déterminé le chiffre de 60 annuités? »

RÉPONSE. — « La durée moyenne restant à courir des concessions formant le réseau Grand Central a été calculée en considérant pour chacune d'elles la longueur de la ligne concédée et la durée restant à s'écouler jusqu'à l'expiration de la concession ; l'on a obtenu ainsi pour chaque ligne le nombre d'années-kilomètres pour lequel la concession est encore en vigueur. Le total de ces résultats a été divisé par le nombre de kilomètres constituant l'ensemble des concessions : le quotient qui est de 60,002[8] représente la moyenne de la durée de l'ensemble des concessions à la date du 1[er] janvier 1896.

» Dans ce calcul, la durée restant à courir des concessions de la ligne néerlando-prussienne de Maestricht à Aix a été portée en compte pour un chiffre inférieur au chiffre exact. Ces concessions ont une durée de 200 ans, dont 50 environ étaient écoulés au 1[er] janvier 1896; elles ont été inscrites pour une durée restant à courir de 90 ans seulement. »

Cette réponse a provoqué une autre question, celle de savoir à partir de quelles dates étaient comptées les durées de concession, et si, pour les lignes ouvertes au trafic par tronçons successifs, il était tenu compte de ces exploitations partielles, le cas échéant, anticipées.

La section centrale a posé la question dans les termes suivants. La réponse, très complète, du Gouvernement est indiquée à la suite.

QUESTION. — « La section centrale désire avoir le détail des calculs ayant servi de base à la détermination du nombre d'années restant à courir pour les diverses concessions et pour chacune des lignes qui les composent. »

RÉPONSE. — « Ci-annexé le tableau indiquant le calcul de la durée de chacune des concessions et de la durée moyenne de toutes les concessions.

» Les stipulations relatives à la durée des concessions, à leur point de départ, ont généralement été rédigées de deux façons :

» 1° la concession prend cours à la date de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue (c'est le cas pour les lignes de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Charleroi à Louvain et d'Anvers à la frontière néerlandaise vers Gladbach);

» 2° elle commence à la date de l'expiration du délai accordé pour la construction du chemin de fer (c'est le cas pour les autres concessions belges du réseau Grand Central Belge).

» La disposition reproduite sub 1° est formelle et ne peut être appliquée qu'en considérant la date de la mise en exploitation du chemin de fer tel

qu'il a été concédé; elle ne peut être interprétée en ce sens qu'il faudrait avoir égard aux mises en exploitation partielles successives de tronçons de la ligne.

» Une concession comprend deux périodes : la période de construction du chemin de fer et celle de l'exploitation ; cette dernière prend naissance lorsque l'autre expire.

» Les dispositions des cahiers des charges groupent d'abord les conditions relatives à la construction, ensuite celles concernant l'exploitation et l'entretien en général, la perception des péages et enfin les dispositions générales.

» Les conditions relatives à la construction renferment généralement un article qui prévoit la mise en exploitation, en vertu d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux publics, de sections ou d'embranchements au fur et à mesure qu'ils seront susceptibles d'êtres livrés à la circulation.

» Ces exploitations partielles sont rattachées à la période d'exploitation et cela s'explique parce qu'elles sont toujours onéreuses pour le concessionnaire : elles ne sont, du reste, autorisées qu'afin de mettre les populations en jouissance de la voie ferrée au fur et à mesure de l'achèvement de celle-ci.

» Lorsque la construction est terminée, la perception des péages prend cours, c'est-à-dire la rémunération des concessionnaires ; la stipulation qui y est relative est généralement conçue dans le sens suivant: « *Pour indem-* » *niser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils se sont engagés à* » *faire, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement leurs* » *obligations, le Gouvernement leur concède, pendant un terme de nonante* » *ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer et de ses embran-* » *chements sur toute leur longueur, l'autorisation de percevoir les péages* » *déterminés.* »

» Cette disposition est formelle et paraît ne donner lieu à aucun doute ; il faut que le chemin de fer et ses embranchements soient exploités *sur toute leur longueur* pour que commence la perception des péages qui doit indemniser le concessionnaire.

» Cela est très logique.

» L'indemnité qui revient aux concessionnaires ne peut être réelle que si elle est complète, c'est-à-dire la perception des péages effectuée pour l'ensemble de la concession, puisque celle-ci est unique. »

» L'exploitation de tronçons considérés isolément ne fournit pas au concessionnaire tous les transports qui reviendront à ces tronçons lorsque la ligne entière sera livrée à la circulation ; cette exploitation est donc incomplète, il en est de même de la perception des péages qui constitue la rémunération du concessionnaire et celui-ci serait lésé si l'on faisait partir la concession de la date d'exploitation des différents tronçons.

» Toute autre interprétation de cette clause aurait des conséquences dont l'application serait, ou impossible, ou onéreuse pour l'État lui-même. Si l'on admettait que la concession prend cours à la mise en exploitation de chaque tronçon, c'est-à-dire qu'il y aurait autant de concessions que de mises en

exploitation partielles, il en résulterait que : 1° lorsque le rachat d'une concession a été prévu, cette reprise devrait s'effectuer aussi par tronçon : or, il ne serait pas possible d'établir les recettes et les dépenses de chaque section considérée isolément et par conséquent de fixer son prix de rachat ; 2° à l'expiration de la concession de chacun des tronçons, celui-ci devrait être remis séparément à l'État, qui aurait à l'exploiter dans des conditions désavantageuses puisque cette exploitation se rapporterait à des sections en cul-de-sac. L'État devant reprendre le matériel, il faudrait déterminer la part revenant à chaque tronçon, d'où nouvelle source de difficultés ; en outre, il faudrait aussi, à chaque reprise de section, régler à nouveau les relations entre les lignes de l'État y compris les parties de la concession reprise et le restant de celle-ci qui serait encore aux mains des concessionnaires.

» Semblable interprétation aurait encore pour effet de placer sous des régimes différents les concessions dont la durée est réglée par une stipulation semblable à celle rappelée sub 1° de la présente et celles dont le point de départ est réglé par l'expiration du délai accordé pour l'achèvement des travaux d'établissement du chemin de fer (sub 2°). Pour les premières, en effet, l'on porterait en compte toutes les exploitations partielles, onéreuses pour les concessionnaires, tandis que pour les secondes, il ne serait tenu aucune compte de ces exploitations. On ne comprendrait pas pourquoi l'on agirait différemment dans l'un et dans l'autre cas.

» Lorsque le Gouvernement, d'accord en cela avec les concessionnaires, a voulu subdiviser les concessions, il l'a indiqué formellement dans les actes : c'est le cas pour les lignes de Louvain à Wavre et de Wavre à Charleroi, qui ont fait l'objet d'un même arrêté et d'un même acte de concession (*voir* art. 9 de la Convention, page 29 du Recueil des documents) ; c'est le cas aussi pour les chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt, dont les actes sont également reproduits pages 241 et suivantes du même Recueil.

*
* *

« Enfin, en supposant même que l'interprétation du Gouvernement à cet égard soit fausse, et que conséquemment des erreurs aient été commises dans les calculs, ces erreurs seraient compensées et au delà par la façon dont il a été tenu compte de la durée restant à courir des concessions de Maestricht à Aix.

» En reportant la durée des concessions aux dates de mise en exploitation partielle, la durée moyenne totale devrait être réduite d'environ 190 années-kilomètres.

» Par contre, la ligne de Maestricht à Aix, dont les concessions sont de 200 ans, a été portée en compte pour 90 ans à courir au 1er janvier 1896, au lieu de 150 ans, durée effective restant à s'écouler des concessions. La

rectification de ce calcul amènerait une augmentation de 2,160 années-kilomètres de durée des concessions.

» La balance de ces rectifications serait :

Maestricht à Aix.	à ajouter. . .	2,160 kil.
Entre Sambre-et-Meuse . . .	à diminuer . .	190
	A ajouter. . .	1,970

soit trois années et une fraction de durée moyenne.

» De sorte que la durée moyenne des concessions devrait être portée à 63 ans et une fraction au 1er janvier 1896, au lieu de 60 ans porté en compte. »

(81)

Calcul de la durée moyenne des concessions des lignes du Grand Central Belge.

Calcul de la durée moyenne des conces

LIGNES.	Longueur.	DATE DE DÉPART de la CONCESSION.	EXPIRATION des CONCESSIONS.	DURÉE A COURIR à partir du 1er janvier 1896.	ANNÉES-KILOMÉTRIQUES à partir du 1er janvier 1896.
Sambre et Meuse	B. 103	14 novembre 1854.	13 novembre 1944.	48,8684932	5033,4547996
	F. 3		7 mars 1939.	43,1808219	129,5424657
Louvain à Wavre . . .	23	12 février 1855.	18 février 1945.	49,1150685	1129,6463755
Wavre à Charleroi et embranchement.	61	14 août 1855.	13 août 1945.	49,6164384	3026,6027424
Châtelineau-Givet. . . .	B. 49	6 juillet 1855.	5 juillet 1945.	49,5095890	2425,9698610
	F. 2		31 décembre 1960.	65,00	130,000
Louvain-Hérenthals . . .	37	2 juillet 1864	1er juillet 1944.	58,4986301	2164,4495137
Anvers-Hasselt	87	9 janvier 1866.	8 janvier 1956.	60,0219178	5221,9068486
Turnhout-Tilbourg . . .	B. 23		1er juillet 1954.	58,4986301	1345,4684923
	H. 8	1er décembre 1864.	30 novembre 1963.	67,9150685	543,3205480
Hasselt-Maestricht. . . .	B. 25	10 septembre 1855.	9 septembre 1946.	50,6904110	4267,2602750
	H 4	1er octobre 1856.	30 septembre 1964.	50,7479452	202,9917808
Maestricht-Aix	H. / P. } 36			90	3240,000
Landen-Hasselt	28	10 septembre 1853	9 septembre 1946.	50,6904110	1419,3315080
Anvers à la frontière prussienne vers Gladbach .	B. 91	25 juillet 1879.	22 juillet 1969.	73,5561644	6693,6109604
	H. 49	5 décembre 1873.	5 décembre 1972.	76,9315068	3769,6438532
	629				37743,2000042 : 629 = 60 annuités

sions des lignes du Grand Central Belge.

OBSERVATIONS RELATIVES AU CALCUL DE LA DURÉE DES CONCESSIONS.

ART. 26 du cahier des charges du 27 mars 1845. — La concession prend cours à dater de la mise en exploitation du chemin de fer et de ses embranchements sur toute leur longueur, le chemin de fer et ses embranchements ont été mis en exploitation sur toute leur longueur le 14 novembre 1854.

ART. 29 du cahier des charges. — La concession a une durée de 94 ans à dater de l'ordonnance de concession cette ordonnance est du 8 mars 1845.

ART. 23 du cahier des charges. — Durée de la concession 90 ans à dater de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute sa longueur.

Châtelineau-Morialmé. — Les articles 25 et 26 du cahier des charges de concession font courir les 90 ans de concession à partir de l'expiration du délai accordé par l'article 21 pour l'établissement du chemin de fer, ce délai est de 2 ans à partir de la date de l'arrêté royal approuvant la convention de concession Cet arrêté est du 6 juillet 1853.
Morialme à la frontière vers Givet. — Concédé le 5 août 1860 article 35 La concession est accordée pour la durée restant à courir de la concession de Châtelineau à Morialmé

Givet à la frontiere belge. — Cette concession a été rattachée aux concessions accordées à la Compagnie des Ardennes et de l'Oise par décret du 10 juin 1857 et expire en même temps que celle-ci le 31 décembre 1968 (décret impérial du 12 décembre 1860 et art. 35 du cahier des charges du 10 juin 1857).

ART. 32 du cahier des charges de concession — La concession prend cours à l'expiration du délai de 3 ans fixé par l'article 14 pour la construction du chemin de fer, ce délai de 3 ans partant de la date de l'arrêté royal de concession qui est le 2 juillet 1861.

Même disposition que pour la ligne de Louvain à Herenthals, l'arrêté royal de concession est du 9 janvier 1863.

D'après l'article 4 de la convention de concession, celle ci expire en même temps que la concession du chemin de fer de Louvain à Hérenthals.

Les articles 38, 41 et 42 du cahier des charges fixent la durée de la concession à 90 ans à partir de la date à laquelle celle-ci est déclarée définitive, c'est-à-dire à partir du 1er décembre 1864

Les articles 36, 37 et 11 du cahier des charges fixent la durée de la concession à 90 ans à partir de l'expiration du délai de 5 ans accordé pour la construction du chemin de fer, ce dernier delai prenant cours à la date de l'arrêté de concession le 10 septembre 1853.

ART. 31 du cahier des charges. — La concession prend cours à partir de la date à laquelle il sera dûment constaté que le chemin de fer peut être livré à la disposition du public sur toute son étendue, cette date correspond à celle de la mise en exploitation.

Ces concessions sont accordées pour la durée légale de la société, c'est-à-dire pour 200 ans.

La concession accordée à la Société Aix-Maestricht expire en même temps que celle de la partie belge de la ligne de Hasselt a Maestricht.

ART. 13 de la convention. — La concession de 90 ans prend cours a la date de la mise en exploitation du chemin de fer.

D'après les articles 35, 39 et 40, la concession, d'une durée de 99 ans, prend cours à partir du jour ou elle est déclarée définitive.

Cette réponse donne toute satisfaction en ce qui concerne le calcul de la durée moyenne des annuités. Elle prouve que cette durée n'a pas été exagérée, puisque, en tenant compte de la durée de 200 ans accordée pour la ligne de Maestricht à Aix, on serait arrivé à une moyenne plus élevée de 3 ans.

La réduction à 90 ans du terme de 150 ans restant à courir doit être considérée comme une concession faite par le Grand Central à l'État belge.

* * *

Une objection a cependant encore été faite au sein de la section centrale.

Certaines concessions prennent cours à partir de l'expiration du délai accordé pour la construction de la ligne.

Or, il est arrivé pour certaines lignes que le délai de construction a été dépassé. A-t-on tenu compte pour la durée de la concession du délai fixé par le cahier des charges de la concession ou de la date de l'achèvement effectif des travaux ?

La majorité de la section centrale a été d'avis que la durée de la concession peut être comptée à partir de l'achèvement effectif des travaux, et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter de la question de savoir si le délai a été dépassé.

Il est évident que la durée de la concession est prévue de façon à ce que le concessionnaire puisse, par la perception du péage, récupérer ses dépenses et rémunérer ses capitaux.

Il est donc légitime que cette durée soit comptée à partir du moment où l'exploitation peut être réellement commencée.

Le concessionnaire a tout intérêt à ce que les travaux soient achevés dans le délai prévu.

S'il en est empêché, l'État est juge de la question de savoir s'il faut ou non lui accorder une augmentation de délai.

Cette question a donc été jugée en fait et depuis longtemps pour chacune des lignes. Si le concessionnaire n'a pas obtenu d'augmentation de délai, la concession aura pris cours au moment prévu par le cahier des charges, et le concessionnaire aura subi pour son retard une véritable pénalité consistant dans le retard apporté à l'ouverture de la ligne.

S'il a obtenu une augmentation, c'est que l'État a jugé qu'il la méritait à raison des circonstances, de force majeure peut-être, qui l'ont empêché d'achever ses travaux dans le laps de temps prévu, et il ne peut être question dès lors de revenir sur la décision prise souverainement par l'État à l'origine de la concession.

Nous pouvons aborder maintenant l'examen de chacun des postes dont le total forme le prix de rachat.

Celui qui de tous a la plus grande importance est la valeur des annuités

que l'on capitalise. Cette annuité, arrêtée à 8,255,196.70, comprend les postes suivants :

1° Bénéfice de l'exploitation proprement dite;

2° Les intérêts intercalaires sur ces bénéfices (2 p. c.);

3° Le solde provenant de l'emploi réciproque du matériel;

4° Les indemnités conventionnelles du chef de l'arrangement de trafic avec l'État.

5° Le minimum d'intérêt garanti par l'État pour les embranchements de l'Entre-Sambre et Meuse.

Aucune observation n'a été faite, sauf par un membre qui a réservé son opinion, au sujet du poste qui figure au quinto. En revanche chacun des autres a soulevé des objections.

Fixation des bénéfices de l'exploitation proprement dite.

Et d'abord en ce qui concerne les bénéfices de l'exploitation proprement dite, la section centrale est d'avis, comme le Gouvernement, que la part des bénéfices attribués aux directeurs aurait dû rentrer dans les dépenses d'exploitation, au même titre que les traitements du personnel.

Le bénéfice n'est constitué en réalité que par la somme qui peut être distribuée aux actionnaires ou obligataires. La part allouée aux directeurs est perdue pour les actionnaires.

Si la thèse soutenue par le Grand Central était juste, l'on pourrait aussi faire rentrer dans les bénéfices d'exploitation les primes accordées aux machinistes pour économie de combustible. Celles-ci aussi sont une rémunération accordée en dehors du traitement et proportionnellement aux bénéfices que ces agents sont censés faire réaliser à la Compagnie.

Les discussions entre l'État et le Grand Central sur ce point spécial se sont terminées par une transaction : le Grand Central a consenti à réduire l'annuité d'achat d'un tiers de la part des bénéfices alloués aux directeurs.

Questions des intérêts intercalaires.

L'État a contesté ensuite que l'on pût compter parmi les bénéfices, les intérêts dits intercalaires, c'est-à-dire les intérêts des excédents journaliers des recettes sur les dépenses, excédents déposés chez les banquiers à mesure qu'ils sont produits.

Le Grand Central a soutenu que ces intérêts devaient légitimement figurer parmi les profits de l'entreprise; ils augmentent, en effet, l'excédent disponible à distribuer au capital à la fin de l'exercice.

Cette manière de voir nous paraît fondée. Dans toute entreprise, les intérêts des sommes portées à la réserve ou à des fonds de prévision viennent s'ajouter aux produits directs de l'entreprise et augmenter le solde favorable de l'exercice.

Or, nous ne voyons pas de différence essentielle entre ces intérêts et ceux qui étaient en discussion.

L'Etat lui-même, dans son compte d'exploitation, fait figurer l'intérêt des recettes nettes pour six mois.

Mais, ce que nous ne comprenons pas, c'est la manière dont les intérêts ont été calculés.

Au taux de 2 p. c., la somme portée en compte représente l'intérêt du bénéfice de l'exploitation proprement dite pour une année toute entière.

Or, ces bénéfices ne sont pas réalisés au début de l'année, ils le sont jour par jour. Il semble donc évident que le Grand Central n'aurait dû porter en compte que l'intérêt pendant six mois, six mois représentant la durée du temps pendant lequel les bénéfices, journellement produits, peuvent rester en dépôt chez les banquiers.

Ici encore, la discussion a abouti à une transaction. Le Grand Central a abandonné le tiers du total des intérêts intercalaires, soit la somme de 44,785 francs.

On a donc porté en compte une somme de 89,560 francs. Mais il faut remarquer que, si les intérêts doivent être calculés comme nous le croyons, la somme totale à porter en compte devrait n'être que de 67,173 francs. Malgré la réduction consentie par le Grand Central, l'État paierait donc en trop, pour chaque annuité, 22,387 francs. En capitalisant cette différence, pour 60 annuités, on arrive au chiffre de 619,372 francs.

Produit de l'emploi réciproque du matériel.

Une question d'une importance plus considérable est celle relative au solde de l'emploi réciproque du matériel également ajouté aux bénéfices.

Elle a donné lieu à de longues discussions dans plusieurs sections et au sein de la section centrale.

Il convient tout d'abord de bien préciser l'objet du débat.

L'Exposé des motifs (n° 160, p. 14) rend compte de la discussion pendante depuis 1880 avec le Grand Central au sujet du matériel d'exploitation.

Ici encore les débats ont abouti à une transaction.

L'État paie 21,000,000 pour le mobilier, et 1,000,000 pour l'outillage des bureaux, ateliers, lignes, etc., mais il est déduit de l'annuité la moitié de l'intérêt à 3 p. c. sur la valeur du mobilier et de l'outillage.

Il nous paraît inutile de reproduire ici les explications, d'ailleurs très claires, de l'Exposé des motifs sur ce point.

Si nous en parlons, c'est pour faire remarquer que la question de la somme payée pour l'emploi réciproque du matériel, n'a pas de rapport avec celle-là.

Le matériel roulant d'un chemin de fer ne circule pas seulement sur les lignes au service desquelles il est affecté. Du moment qu'une expédition est

faite pour un point situé sur une autre ligne, le matériel circule sur cette dernière.

L'administration de celle-ci percevant des taxes de transport pour le parcours qui se fait sur son réseau, il est juste qu'elle paie à l'administration propriétaire du matériel une redevance pour l'usage du matériel.

Cette redevance est encore justifiée davantage, lorsque la seconde administration, au lieu de renvoyer le matériel à la première quand les marchandises transportées ont été remises à destination, retient le matériel et s'en sert sur son propre réseau pour son service à elle. Elle prend alors le caractère d'une pénalité.

Il existe une Union internationale pour l'échange du matériel. Pour les administrations qui en font partie, les redevances sont réglées comme suit :

L'emploi d'un wagon étranger donne lieu à la perception, au profit de l'administration propriétaire :

a. d'une redevance pour l'emploi régulier ;

b. d'une pénalité pour retard en cas de restitution tardive.

Les redevances pour l'emploi régulier se composent *d'une redevance de parcours* et d'une redevance de temps.

A. REDEVANCE DE PARCOURS.

La redevance de parcours est calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus par le wagon tant à l'aller qu'au retour. Elle s'élève :

a) Pour un wagon à marchandises, bétail, etc., d'un tonnage de 15 tonnes et moins, ainsi que pour une tapissière (truc compris) à fr. 0.0125 ou 0.01 marc ;

b) Pour un wagon à marchandises, bétail, etc., de plus de 15 tonnes, à fr. 0.0250 ou 0.02 marc.

B. REDEVANCE DE TEMPS.

Afin de pouvoir déterminer ce laps de temps, les agents de l'administration cédante aussi bien que ceux de l'administration cessionnaire sont tenus de constater contradictoirement et par écrit l'heure de la prise en charge et de la restitution du wagon dans la station d'échange.

La redevance de temps est fixée par 24 heures :

a) Pour un wagon à marchandises, bétail, etc., d'un tonnage de 15 tonnes et moins, ainsi que pour une tapissière (truc compris), à fr. 1.25 ou 1 marc ;

b) Pour un wagon à marchandises, bétail, etc., de plus de 15 tonnes, à fr. 2.50 ou 2 marcs.

PÉNALITÉ POUR RETARD.

Lorsque les délais fixés pour l'emploi sont dépassés, il est perçu, outre la redevance de temps, les indemnités pour retard ci-après, par 24 heures :

a) Pour un wagon à marchandises ou à bétail, etc., d'un tonnage de 15 tonnes et moins, ainsi que pour une tapissière (truc compris), fr. 2.50 ou 2 marcs.

b) Pour un wagon à marchandises ou à bétail de plus de 15 tonnes, fr. 3.75 ou 3 marcs.

Il n'est pas fait application de la pénalité de retard lorsque la somme totale des délais d'utilisation pour l'aller et le retour ne se trouve pas dépassée.

Lorsque certaines administrations sont en pénurie de matériel, elles n'hésitent pas à retenir le matériel d'autres administrations et à s'en servir même pendant un laps de temps assez long.

Les pénalités qu'elles paient sont largement compensées par la possibilité où elles sont ainsi de suffire aux transports qui leur sont demandés.

Dans un cas pareil, elles louent véritablement à un prix déterminé d'avance le matériel des administrations avec lesquelles elles sont en relations.

Quant au mode adopté pour régler le paiement des redevances ou pénalités, le Gouvernement l'a exposé dans la réponse faite à la question suivante posée dans l'une des sections et transmise par la section centrale.

Question. — « On demande des explications au sujet du poste « emploi réciproque du matériel ».

» Des membres croient que ce poste forme double emploi avec le prix du matériel. »

Réponse. — « Les produits du réseau Grand Central Belge — compte page 13 de l'Exposé des motifs — comprennent sous le libellé « emploi réciproque du matériel » le solde du décompte des redevances de parcours et de séjour du matériel.

» L'exécution des transports comprennent le parcours et le séjour du matériel des administrations, sur les autres chemins de fer avec lesquels elles sont en relations ; du chef de ces prestations, des redevances sont dues à l'Administration propriétaire des wagons : ces redevances, ou indemnités, représentent la compensation de la non-utilisation de ce matériel, par leur propriétaire, pendant la durée de l'absence qui résulte du parcours effectué sur les autres lignes, le propriétaire du wagon n'ayant droit, du chef de ce parcours, à aucune part du prix de transport perçu par l'autre administration, mais conservant à sa charge, dans les limites fixées par les conventions, les frais d'usure et d'entretien de son matériel.

» En exécution de ces conventions, il est tenu des comptes relatifs à ces transports ; le réglement de ces comptes se fait, dans la mesure du possible, en nature, c'est-à-dire qu'après la balance des prestations réciproques, l'Administration qui est débitrice envers une autre, fournit à celle-ci, au moyen de son matériel, des parcours suffisants pour compenser la somme due. Mais il se conçoit que lorsqu'il s'agit d'un réseau important, ayant des relations étendues, possédant un matériel en rapport avec son importance et

ses relations; les prestations qu'il fournit aux autres administrations sont considérables et il n'est pas toujours avantageux pour celles-ci d'effectuer en nature le règlement du solde débiteur qui leur incombe : ce solde est alors payé en numéraire.

» C'est le total des sommes encaissées annuellement dans ces conditions par le Grand Central Belge qui est porté en compte dans le calcul figurant à la page 13 de l'Exposé des motifs : ainsi que cela résulte des explications ci-dessus, exclusivement aux relations entre l'Etat Belge et le Grand Central Belge, mais à toutes les relations du Grand Central Belge avec les autres chemins de fer belges et étrangers.

» Lorsque le Gouvernement sera substitué au Grand Central Belge, il effectuera les mêmes prestations que celui-ci et encaissera les mêmes redevances.

» L'intérêt du capital immobilisé par le matériel, question traitée à la page 14 de l'Exposé des motifs, ne constitue pas une *recette* pour le Grand Central et n'a aucun rapport avec les décomptes relatifs au matériel : il s'agit au contraire d'une *charge* que le Gouvernement belge prétend, à tort ou à raison, faire figurer dans les comptes du Grand Central. Le Gouvernement soutient, en effet, que l'immobilisation d'un capital à laquelle donne lieu l'acquisition du matériel de traction et de transport d'un chemin de fer constitue une charge qui doit être portée en compte à l'exploitation; cette thèse est contestée par le Grand Central qui, ainsi que l'explique l'Exposé des motifs, invoque la chose jugée.

» L'accord n'ayant pu se faire, les parties sont convenues de porter en charge à l'exploitation, c'est-à-dire de déduire du produit net, la 1/2 de l'intérêt du capital représenté par le matériel. »

Il résulte de cette réponse et des indications du tableau II (N° 160, p. 13), que le Grand Central, grâce à l'abondance de son matériel, reçoit chaque année une certaine somme comme solde des échanges de matériel.

Cette somme a été pendant les sept dernières années de :

En 1888	fr.	631,280 21
— 1889		730,982 02
— 1890		769,956 56
— 1891		745,920 28
— 1892	373,609 28	
— 1893	502,555 66	
— 1894		532,550 56
Total. . .		3,410,689 63

La moyenne pour les cinq années qui entrent en ligne de compte pour le calcul des annuités est donc de $\frac{3,410,689\ 63}{5} = 682,133\text{-}79$.

L'élévation de ce chiffre a frappé la section centrale qui a cru bon de

demander des explications supplémentaires et a posé la nouvelle question qui suit :

QUESTION. — « La section centrale fait observer que d'après le Rapport sur le budget des chemins de fer pour 1897 (p. 10), le Grand Central n'aurait reçu pour les mois de septembre à décembre (inclus) que la somme de 6,000 francs environ pour l'emploi réciproque du matériel avec l'État. Elle demande comment ces recettes peuvent s'élever à 600,000 francs pour la moyenne qui figure au tableau de la page 13 de l'Exposé des motifs. »

RÉPONSE. — « Le solde provenant de l'échange de matériel ne comprend pas seulement ce qui est dû à la Société par l'État belge, mais aussi et principalement ce qui est dû par les chemins de fer belges et étrangers avec lesquels la Société est en relations. »

C'est donc surtout à l'emploi que les sociétés belges et les chemins de fer étrangers font du matériel du Grand Central qu'est due la somme considérable qui figure parmi les recettes du Grand Central. Si l'on songe que la somme de 6,000 francs — en chiffre rond — pour quatre mois indiquée par le Rapport sur le budget du chemin de fer correspond à une différence de 8,000 entre le nombre de wagons prêtés par l'État au Grand Central et celui des wagons prêtés par le Grand Central à l'État, on peut se faire idée de l'importance du prêt de matériel que le Grand Central doit faire aux autres chemins de fer pour arriver à ce solde annuel de 600,000 francs.

En somme, on peut considérer dans le matériel du Grand Central deux parties : celle qui est employée sur ses lignes et qui contribue pour sa part aux bénéfices d'exploitation proprement dite, et celle qui roule sur les lignes étrangères et qui lui rapporte annuellement la somme de 600,000 fr.

Cela étant, voici l'objection qui a été faite en sections et que la section centrale fait à son tour :

L'État belge paie 21,000,000 de francs au Grand Central pour la reprise de tout son matériel, sauf la réduction consentie à titre transactionnel par le Grand Central.

Ces 21,000,000 de francs s'appliquent aussi bien au matériel en location sur les autres lignes qu'à celui qui roule sur les lignes du Grand Central.

D'autre part on compte dans l'annuité et on capitalise le produit de la location du matériel.

Il semble donc qu'il y ait double emploi pour une partie au moins de la somme de 600,000 francs.

60 annuités de 600,000 francs capitalisées à 3 p. c., donnent une somme de 16,600,000 francs en chiffre rond.

La somme payée pour le matériel est de 21,000,000 de francs, sauf la réduction consentie à titre transactionnel.

Quelle est la somme payée en trop par l'État? Il est impossible à la section centrale de le dire exactement, à défaut de renseignements suffisants.

Il faut cependant observer que cette somme est inférieure de beaucoup à 16,600,000 pour les deux raisons suivantes :

1° Le matériel loué à d'autres administrations par le Grand Central est entretenu et réparé par lui. Les frais qui en résultent figurent dans les dépenses d'exploitation et réduisent d'autant les bénéfices de l'exploitation proprement dite.

Ils devraient en réalité être déduits de la somme de 600,000 francs, mais on conçoit qu'il soit impossible au Grand Central de tenir de ces frais une comptabilité séparée.

2° Dans les négociations avec le Grand Central, l'État belge, fidèle à son système, a voulu porter en compte, dans les frais d'exploitation, l'intérêt du capital dépensé pour le matériel. De son côté le Grand Central a maintenu ses prétentions. Finalement, une transaction est intervenue, moyennant laquelle le prix du matériel a été réduit de 8,718,000 francs.

La question de savoir si, en cas de rachat d'une ligne aux clauses prévues dans un cahier des charges de concession, le matériel doit être payé séparément n'est pas une question de principe, c'est une question d'interprétation du contrat. Il s'agit tout simplement d'examiner si le prix de rachat tel qu'il est stipulé comprend ou non le matériel.

On conçoit qu'une discussion puisse s'engager sur ce point. Mais il va de soi que la question ne peut se poser que pour le matériel qui arme la ligne à reprendre qui sert à l'exploiter.

Le matériel loué à d'autres sociétés échappe évidemment à toute revendication de la part de l'État.

Si, par exemple, grâce à un grand excès de matériel, le Grand Central peut louer en permanence 1,000 wagons à d'autres sociétés, il est clair que l'État ne saurait avoir la prétention d'obtenir ces wagons sans les payer. Une réduction sur la valeur du matériel n'a aucune raison d'être.

Cependant la réduction de 8,718,000 francs consentie par le Grand Central s'applique à cette partie du matériel loué comme à l'autre et, par conséquent, elle doit venir en déduction de la somme de 16,600,600 francs montant *apparent* du double emploi.

Il est regrettable que nous n'ayons aucune indication permettant de calculer avec quelque exactitude quel est le montant réel du double emploi.

Quant à la réalité d'un double emploi, elle est certaine aux yeux de la section centrale.

Le Grand Central exerce en fait, à côté de son industrie principale, qui est l'exploitation de ses lignes, une industrie accessoire, qui est la location de matériel à d'autres administrations.

L'État lui reprend ces deux industries à la fois.

Pour la première, l'indemnité est calculée en payant purement et simplement un certain nombre d'annuités égales au bénéfice annuel de l'industrie.

Pour la seconde, l'indemnité de rachat est calculée de la même façon, sauf que l'État paie encore la valeur vénale de l'instrument, dans l'espèce du matériel, qui sert à exercer l'industrie. Il paie donc deux fois absolument

comme il aurait payé deux fois, si aux annuités qu'il paie il avait ajouté la valeur vénale des lignes refusées.

INDEMNITÉS CONVENTIONNELLES DU CHEF D'ARRANGEMENT DE TRAFIC AVEC L'ETAT.

D'autres objections ont été soulevées dans les sections et au sein de la section centrale au sujet du poste « Indemnités conventionnelles du chef de l'arrangement de trafic avec l'État. »

L'État belge et le Grand Central ont conclu, le 28 avril 1884, une convention relative à la détermination des routes à tarifer pour les transports des marchandises, et au partage des recettes à provenir de ces transports.

Cette convention a été renouvelée le 11 février 1890.

Son but est d'éviter les difficultés et les contestations entre les deux administrations du chef : 1° des transports qui peuvent être acheminés par des voies différentes appartenant aux deux administrations ; 2° de l'application de tarifs différents par les deux administrations pour ces mêmes transports.

Ainsi, par exemple, un transport de Charleroi à Anvers peut suivre soit les voies du Grand Central, soit celles de l'État.

A défaut d'accord, chaque administration tâchera d'accaparer le plus possible de transports et réglera en conséquence son action et ses tarifs.

A ce régime de concurrence et de lutte, les deux administrations intéressées ont préféré substituer un régime d'entente défini par une convention.

En voici les articles principaux :

Tarifs.

« ARTICLE PREMIER. Pour la fixation des taxes à l'intérieur de la Belgique pendant la durée de la présente Convention, les lignes belges seront considérées comme appartenant à une seule administration.

» Les tarifs seront calculés par la voie la plus courte.

» ART. 8. Les produits des transports tarifés ou pouvant être tarifés par deux itinéraires seront partagés comme suit :

» L'itinéraire par lequel un transport aura été effectué recevra le montant des frais accessoires : enregistrement, frais de chargement et de déchargement, frais de prise et de remise à domicile, primes d'assurances, etc., etc., et 59 p. c. de la taxe de transport proprement dite ;

» Les 50 p. c. restants seront considérés comme bénéfice et répartis entre les deux itinéraires tarifés ou pouvant être tarifés :

» 25 p. c. seront alloués à chacun des deux itinéraires, s'ils sont d'une égale longueur ;

» 22.5 p. c. seront alloués à l'itinéraire le plus long, si sa longueur n'excède pas de plus de 5 p. c. la longueur de l'itinéraire le plus court ;

» Cette allocation sera réduite

» à 18 p. c., si la différence de longueur excède 5 p. c. et ne dépasse pas 10 p. c. ;

» à 13.5 p. c., si elle excède 10 p. c. et ne dépasse pas 15 p. c. ;
» à 9 p. c., si elle excède 15 p. c. et ne dépasse pas 20 p. c. ;
» à 4.5 p. c., si elle excède 20 p. c. et ne dépasse pas 25 p. c. ;
» L'excédent sera alloué à l'itinéraire le plus court.

» ART. 23. La présente convention est conclue pour un terme de cinq ans prenant cours le 1er janvier 1890.

» A l'expiration de ce terme, elle sera tacitement prorogée d'année en année pour cesser ses effets le 31 décembre de l'année qui suivra celle de la dénonciation. »

Il résulte du tableau de la page 13 (document n° 160) que pour les sept dernières années l'application de cette Convention a produit au profit du Grand Central les sommes de :

1888.		816,851 74
1889.		893,503 05
1890.		798,342 20
1891.		848,528 54
1892. .	772,815 80	
1893. .	883,215 54	
1894.		1,122,175 90
		4,480,410 43

La moyenne pour les cinq années qui entrent en ligne de compte pour le calcul des annuités est donc de $\frac{4,480,410\text{-}43}{5} = 896,080\text{-}28$.

Au sein de la section centrale, on a tout d'abord signalé l'accroissement considérable que les indemnités ont subi en 1894, en comparaison des fluctuations peu considérables qu'elles ont éprouvées de 1888 à 1893. Mais cette constatation n'a évidemment pu donner lieu à aucune conclusion. L'accroissement est une question de fait et la section centrale doit supposer que le Gouvernement a vérifié les chiffres avec tout le soin nécessaire.

Mais le principe de la capitalisation de ces indemnités a été attaqué.

On a fait observer que la construction par l'État de certains raccordements ou tronçons de lignes, tels, par exemple, que celui de Landen par Visé à Aix-la-Chapelle, pouvait changer dans une proportion considérable le montant annuel de ces indemnités en modifiant le partage des recettes.

Or, personne ne peut empêcher l'État de construire ces lignes. On ne voit donc pas pourquoi l'État consent à payer pendant soixante ans une somme qu'il est en son pouvoir de diminuer quand il veut.

Voici une seconde objection. Aux termes de la convention, celle-ci peut être dénoncée d'année en année. Rien n'est donc plus aléatoire pour le Grand Central que le montant des indemnités qu'il porte en compte.

Comment dès lors expliquer que l'État, libre de dénoncer la convention quand il lui plaît, admette de le payer pendant soixante ans?

La majorité de la section centrale ne s'est pas ralliée à ces objections qu'elle a trouvées plus spécieuses que réelles.

En ce qui concerne la construction de certains raccordements ou tronçons des lignes, il faut remarquer que si l'État ne les a pas établis jusqu'à présent c'est qu'il doit ne pas en avoir reconnu la nécessité. Une question posée par la section centrale au sujet de la ligne Landen-Visé-Aix-la-Chapelle a reçu la réponse indiquée ci-dessous.

Question. — « Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de la construction d'une ligne de Landen à Aix-la-Chapelle par Visé. »

Réponse. — « Le Gouvernement n'a pris aucune décision à cet égard. »

Sans doute, la construction de la ligne de Landen à Aix-la-Chapelle sera, au point de vue des relations rapides vers l'Allemagne, une notable amélioration de la situation actuelle, mais elle exigera une dépense dont il faut tenir compte et qui viendra diminuer le bénéfice à résulter de la réduction des indemnités.

Quant au caractère aléatoire de ces indemnités, il ne leur est pas exclusif. Les bénéfices de l'exploitation proprement dite sont aléatoires aussi. Vienne une crise industrielle, un renchérissement de la main-d'œuvre, du combustible ou des matières premières et les bénéfices pourront diminuer dans une proportion considérable.

Toute entreprise industrielle est aléatoire dans ses résultats et c'est précisément l'un des arguments que l'on fait valoir contre l'exercice par l'État d'une industrie quelconque et de celle des chemins de fer en particulier.

Reste la dénonciation éventuelle de la Convention. Les auteurs de l'objection perdent de vue que si l'État a conclu la convention c'est parce qu'il a cru y trouver des avantages.

Il est possible qu'il se soit trompé mais rien ne permet de l'affirmer.

Le Grand Central y a trouvé son avantage aussi; le public seul y a peut-être perdu.

Si la Convention disparaît, évidemment il n'y aura plus d'indemnité à payer au Grand Central mais celui-ci s'efforcera de regagner ce qu'il aura perdu.

Une ère de lutte succédera à la période de paix.

Les bénéfices d'exploitation proprement dite seront modifiés pour le Grand Central et pour l'État.

Dans quelle mesure? Dans quel sens? Quel sera le résultat final de la guerre? Il n'est au pouvoir de personne de le dire.

Un fait d'ailleurs domine cette discussion, fait d'expérience générale : c'est que toute convention doit avant tout tenir compte des situations

actuelles, et cela est conforme au bon sens parce qu'il y a quelque chose de plus aléatoire que la persistance d'un résultat constaté, c'est la production d'un événement futur.

État des lignes a reprendre et de leur matériel.

Cependant, lorsque l'État aura payé au Grand Central le capital fixé pour le rachat, il ne sera pas au bout de ses dépenses.

Des sommes importantes doivent être consacrées à mettre les lignes reprises et leur armement au niveau des lignes actuelles de l'État.

Le montant de ces sommes dépend de l'état actuel de la voie et du matériel des lignes reprises.

Les sections et la section centrale se sont naturellement préoccupés de cette question.

En ce qui concerne les locomotives, il avait été dit que celles du Grand Central était d'un âge moyen inférieur à celui qui marque la mise hors d'usage des locomotives de l'État.

Les deux questions suivantes ont donc été posées par la section centrale qui a reçu les réponses indiquées.

Question. — « Quel est le nombre de locomotives du Grand Central et la date de leur mise en service? »

Réponse. — « A la date du 1er janvier 1896, le Grand Central possédait 203 locomotives dont 50 à voyageurs,

» 77 à marchandises,

» 52 dites « de rampe »,

» 24 de gare.

» D'après l'année de leur mise en service, ces locomotives se subdivisent comme suit :

ANNÉES.	LOCOMOTIVES				TOTAUX.
	à voyageurs.	à marchandises.	de rampe.	de gare.	
1847.	»	»	»	3	3
1851.	»	1	»	»	1
1854.	»	5	»	4	9
1855.	1	3	»	1	5
1856.	4	8	»	2	14
1857.	»	5	»	»	5
1858.	3	»	»	»	3
1862.	»	8	»	»	8
1863.	2	8	»	1	11
1864.	7	»	»	3	10
1865.	1	»	20	»	21
1866.	6	»	»	»	6
1867.	8	2	»	»	10
1869.	»	1	2	»	3
1870.	»	»	»	3	3
1871.	»	16	6	3	25
1872.	»	1	»	»	1
1873.	»	»	12	»	12
1874.	»	»	12	»	12
1876.	14	8	»	»	22
1877.	3	5	»	»	8
1878.	1	»	»	2	3
1891.	»	6	»	»	6
1892.	»	»	»	2	2
TOTAUX. . .	50	77	52	24	203

QUESTION. — « A quel âge l'État met-il ses locomotives hors de service? »

RÉPONSE. — « Le nombre d'années d'existence d'une locomotive ne détermine pas sa mise hors de service. A ce point de vue, l'âge d'une locomotive ne peut être estimé par le nombre d'années qui s'est écoulé depuis sa mise en service; en effet, ce mode de calcul ne tient pas compte du travail effectué pendant cette période par la locomotive, travail très variable d'une machine à l'autre et même pour une même machine suivant qu'elle a été utilisée au moyen de la simple ou de la double équipe. Ainsi, de ce qu'il y a encore en service au chemin de fer de l'État, des locomotives ayant 40 années d'existence, on ne peut conclure que des locomotives atteignent normalement cet âge avant leur mise hors de service.

» Le degré d'usure de la locomotive est plutôt proportionnel au travail qu'elle a accompli. Sous ce rapport le parcours kilométrique effectué permettrait, jusqu'à un certain point, d'en évaluer l'âge réel ; mais ce ne serait point encore une mesure exacte, car ce mode d'appréciation supposerait un travail moyen égal par kilomètre parcouru, ce qui n'est pas la vérité.

» Il faut en outre tenir compte de la façon dont la locomotive a été entretenue, dont se sont faits les réparations et le renouvellement de ses parties constitutives ; suivant l'importance et le nombre de ces derniers on peut en effet prolonger indéfiniment l'existence d'une locomotive.

» Le moment où les locomotives sont mises hors d'usage est plutôt une question d'espèce, et les administrations de chemins de fer ne suivent pas à ce sujet les mêmes principes.

» Telle compagnie jugera par exemple conforme à ses intérêts de pousser très loin les réparations et d'effectuer des renouvellements correspondant à une quasi-reconstruction de la machine usée, parce que le type en sera encore suffisant pour son exploitation.

» Une autre administration, au contraire, trouvera qu'elle n'a plus intérêt à un certain moment de faire de grosses réparations ou des renouvellements, parce que, tout compte fait, il lui est plus profitable de remplacer les anciens types par d'autres plus perfectionnés et mieux en rapport avec les exigences toujours plus impérieuses de son exploitation.

» Aux chemins de fer de l'État, les mises hors de service du matériel roulant se décident après un examen minutieux par une commission technique. »

Cette réponse expose nettement l'état de la question. La durée d'une locomotive varie en somme dans chaque cas particulier. Son âge n'est qu'un des éléments qui influent sur son usure et ce n'est point le plus important, le parcours qu'elle a fait a plus d'importance, et à leur tour les conditions dans lesquelles ce parcours a été effectué interviennent également. Le tracé plus ou moins tourmenté de la ligne, son profil plus ou moins accidenté font varier beaucoup le temps pendant lequel une locomotive peut rester en service. Enfin la façon dont les réparations sont comprises vient modifier du tout au tout la signification de ce que l'on appelle l'âge d'une locomotive.

Au point de vue de l'appréciation de la convention, ce qu'il convenait surtout de connaître, c'est la valeur des choses achetées.

Une question posée à ce sujet dans une section, a été transmise par la section centrale au Gouvernement qui a répondu dans les termes indiqués.

Question. — « Quelle est pour les lignes à reprendre la valeur :
» 1° du matériel roulant ;
» 2° des voies ;
» 3° des installations. »

Réponse. — « 1. *Matériel roulant.*

» Le matériel roulant a été racheté aux administrations suivantes :

» Anvers-Gand ;

» Eecloo-Gand ;

» Grand Central Belge.

» Il a été évalué contradictoirement :

» — pour l'Anvers-Gand, par un ingénieur de l'État et le directeur-gérant de la Compagnie ;

» — pour l'Eecloo-Gand, par un ingénieur de l'État et un expert désigné par la Compagnie.

» En ce qui concerne le matériel roulant du Grand Central Belge, une expertise contradictoire de tout le matériel roulant eût été une opération très longue et aurait présenté de grandes difficultés.

» Le Gouvernement et l'administration du Grand Central Belge se sont mis d'accord pour évaluer le matériel en tenant compte du prix d'achat et en lui attribuant une valeur moyenne actuelle de 60 p. c. de ce prix. (*Voir* Exposé des motifs, p. 16.)

» En fait, l'État ne paie au Grand Central Belge que 35 p. c. de la valeur d'achat, puisqu'il déduit du prix payé la moitié de la capitalisation à 3 p. c. de l'intérêt de ce prix. De ce chef, le prix de 21 millions est réduit à 12,282,000 francs.

» Pour les Compagnies Anvers-Gand et Eecloo-Gand, le matériel roulant peut se subdiviser en matériel ancien et matériel nouveau.

» Le premier a été payé au prix de la mitraille ; le nouveau, qui se trouve dans un bon état d'entretien, a été payé dans des conditions normales, parce qu'il réalise les progrès faits depuis un certain nombre d'années dans la construction du matériel roulant.

» En ce qui concerne le Grand Central Belge, cette administration a toujours entretenu son matériel à voyageurs et à marchandises avec soin.

» 2. *Voies.*

» Les voies de toutes les lignes reprises sont en bon état. Les voies de plusieurs lignes devront être doublées, et celles de la ligne de Gand à Anvers devraient être mises à grande section.

» 3. *Installations.*

» Il est certain qu'un grand nombre de bâtiments de toutes les lignes devront être reconstruits ou améliorés. »

Enfin, la section centrale a désiré savoir l'opinion du Gouvernement sur les sommes à dépenser. La question suivante a donc été posée :

Question. — « Quelles sont les sommes nécessaires pour compléter les installations? »

Réponse. — « Il n'est pas possible d'évaluer exactement la somme nécessaire pour mettre les installations au niveau de celles de l'État.

» Ces travaux seront exécutés successivement en commençant par les travaux d'hygiène. »

La section centrale ne peut que féliciter le Gouvernement de songer tout d'abord aux travaux d'hygiène.

Elle craint, d'autre part, que les sommes à dépenser seront trop considérables et elle se permet d'engager le Gouvernement à n'exécuter, au début surtout, que les travaux destinés à augmenter la sécurité, à n'entreprendre aucun travail de luxe et à ne faire les transformations prévues, qu'à mesure que la situation financière le permettra.

Rachat du réseau de chemin de fer liégeois-limbourgeois.

La convention proposée pour le rachat du réseau Liégeois-Limbourgeois n'a donné lieu qu'à une seule observation en section centrale.

Ainsi que le dit l'Exposé des motifs, le prix de rachat a été fixé non d'après la recette nette du chemin de fer, mais d'après les redevances payées par la Société exploitante à la Société concessionnaire.

Le cahier des charges de la concession ne prévoit d'ailleurs aucune clause de rachat au moins en ce qui concerne la partie belge du réseau.

La redevance s'est élevée pour la moyenne des cinq dernières années à fr. 1,244,341-17, dont fr. 132,144-06 pour la section néerlandaise et fr. 1,112,197-41 pour la section belge.

En revanche, les recettes nettes de 1895 ne se sont élevées qu'à 914,203 francs.

De plus, pour le calcul du prix de rachat on a procédé comme suit :

Pour la section néerlandaise le revenu, fr. 132,144-06, a été multiplié par 20, ce qui revient à le capitaliser à 5 p. c. et on a ajouté une prime de 15 p. c.

Pour la section belge on a capitalisé à 3 p. c. un nombre d'annuités égal à 59,878.630, et on a ajouté une prime de 15 p. c.

En supposant que la recette nette réelle de 1895 soit 914,203 francs, soit répartie entre les sections belge et néerlandaise, dans les mêmes proportions que la redevance payée par l'exploitant à la société concessionnaire, la part des sections belges serait approximativement de 817,000 fr.

Les annuités à capitaliser sont de $1,112,197.41 + \frac{15}{100}\ 1,112,197 = 1,269,027.02$, soit une différence de 452,000 francs.

Si les recettes futures ne sont pas supérieures aux recettes actuelles, ce serait un sacrifice de 12,433,000 francs. Si l'augmentation de 15 p. c. prévue se réalise ce sera encore un sacrifice de 10,000,000 environ.

C'est surtout le Limbourg qui profitera de ce rachat. Il faut remercier le Gouvernement d'avoir consenti ce sacrifice considérable en faveur de cette province, si digne de la sollicitude des pouvoirs publics et trop délaissée jusqu'à présent.

Rachat du chemin de fer de Liége a Maestricht.

Ce rachat sera effectué conformément à la clause insérée à l'article 77 du cahier des charges de la concession.

Aucune observation n'a été présentée au sujet de ce rachat.

Situation du personnel du chemin de fer de l'État et de celui des lignes reprises.

La plupart des sections et la section centrale se sont préoccupées des questions relatives au personnel.

Ces questions sont multiples et leur solution est entourée de grandes difficultés.

Elles peuvent, d'ailleurs, être envisagées de deux points de vue différents d'après que l'on s'occupe du personnel actuel de l'État ou du personnel des lignes à reprendre.

Un principe général doit dominer dans la recherche de la solution la plus favorable : le respect des droits acquis.

Il serait inadmissible que le personnel de l'État dût souffrir au point de vue hiérarchique ou au point de vue pécuniaire de l'augmentation du réseau.

Il serait, d'autre part, tout aussi regrettable que la carrière du personnel des lignes à reprendre fût compromise par suite du rachat du réseau concédé.

Les projets de loi soumis à la Chambre prouvent que le Gouvernement s'en est préoccupé.

Ils contiennent trois dispositions relatives au personnel des lignes à reprendre.

Naturalisation des agents étrangers.

Sur plusieurs des lignes à reprendre, il existe des agents de nationalité étrangère.

Le Gouvernement propose d'exempter du droit d'enregistrement ceux de ces agents qui demanderont la naturalisation ordinaire dans les deux années de la promulgation de la loi.

Il est inutile de faire ressortir l'équité de cette mesure.

Mais quelques sections ont voulu aller plus loin.

Un certain nombre d'agents de nationalité étrangère se sont, en vue de la reprise, fait naturaliser d'avance et ont déjà payé les droits d'enregistrement. La question suivante a été posée :

Question. — « On demande si la dispense de payer les frais de naturalisation sera accordée avec effet rétroactif. »

Réponse. — « D'après le projet, il n'y a pas d'effet rétroactif.

» La façon évidemment trop générale dont la question était posée, explique la réponse catégorique dont elle a été l'objet.

Il ne saurait être question de restituer les droits d'enregistrement à tous les agents de nationalité étrangère qui se sont, à une époque quelconque, fait naturaliser.

La section centrale pense que la solution équitable se trouve dans un moyen terme. Elle est d'avis que la restitution du droit d'enregistrement pourrait être accordée aux agents dont la demande de naturalisation est postérieure à la date du 1er juin 1895. C'est en effet vers cette époque que le public a été au courant de l'existence de négociations en vue de la reprise et que les agents étrangers désireux de rester au service de l'État belge ont pu croire nécessaire de se faire naturaliser.

La mesure n'aurait pas d'effet considérable au point de vue financier. Aussi la section centrale espère-t-elle que le Gouvernement voudra bien se rallier à l'amendement qu'elle a l'honneur de proposer.

Situation des ingénieurs et des autres agents des lignes reprises.

Une autre disposition du projet de loi est relative aux ingénieurs.

L'article 48 § 3 de la loi du 10 avril 1890 stipule que :

« Nul ne peut être admis à concourir pour la fonction d'ingénieur dans » une administration de l'État s'il n'a obtenu le grade d'ingénieur civil des » mines ou celui d'ingénieur des constructions civiles et l'entérinement de » son diplôme. »

Dans les administrations des chemins de fer dont la reprise est proposée il y a des ingénieurs qui ne sont pas porteurs d'un diplôme légal.

Aux termes de la loi, ils ne pourraient pas être admis comme ingénieurs aux chemins de fer de l'État.

C'est pourquoi le projet de loi propose expressément de les dispenser de la possession du diplôme légal.

Mais les termes de l'article 48, § 3, de la loi du 10 avril 1890 « nul ne peut être admis à concourir etc. » sont susceptibles d'être interprétés de deux manières différentes. Depuis la loi de 1890, de véritables concours ont été organisés pour le recrutement des ingénieurs des diverses administrations de l'État. Le Gouvernement est-il d'avis que les concours sont prescrits par la loi? Dans ce cas, les ingénieurs des lignes reprises, tout en étant dispensés du diplôme légal, devraient encore être astreints à un concours.

Ou bien les mots « à concourir pour la fonction d'ingénieur, etc. », doivent-ils être entendus dans le sens de « à se présenter pour la fonction d'ingénieurs » ?

La question suivante a été posée à ce sujet au Gouvernement.

Question. — « On demande si les ingénieurs seront soumis à un examen ou à un concours ? »

Réponse. — « Le projet dispense les ingénieurs de la production du diplôme légal. Il ne sera question pour eux ni d'examen ni de concours.

Cette décision du Gouvernement a reçu l'entière approbation de la section centrale.

Astreindre des ingénieurs en service depuis un grand nombre d'années à un examen ou à un concours, eût été les écarter en fait.

Elle fixe en même temps le sens que le Gouvernement attache aux termes de l'article 48 de la loi du 10 avril 1890.

Au surplus, il est à la connaissance de la section centrale que certains ingénieurs ont été admis dans les administrations de l'État sans avoir subi des examens ou pris part à des concours. Le Gouvernement a bien fait d'étendre cette mesure aux ingénieurs des lignes reprises. Ajoutons que l'organisation du concours a donné lieu à des difficultés considérables et que les résultats obtenus sont loin de compenser les inconvénients que la pratique a mis en évidence.

D'autres catégories d'agents du chemin de fer de l'État sont également recrutés par voie de concours, ainsi les gardes, les commis, etc.

La section centrale suppose bien que les agents de catégorie, en service aujourd'hui sur les lignes concédées, seront dispensés de ces formalités et de ces épreuves, tout comme les ingénieurs. Une différence ne serait pas justifiée.

Cependant, si la section centrale loue le Gouvernement de se montrer large dans l'acceptation des agents des lignes reprises, elle est aussi d'avis qu'il importe au même degré que l'introduction de ce personnel dans les cadres de l'administration des chemins de fer ne nuise pas au personnel actuel de l'État.

Le projet de loi et l'Exposé des motifs étant muets à ce sujet, la section centrale a cru devoir poser la question suivante au Gouvernement. Cette question est relative à l'ensemble du personnel. Le Gouvernement y a répondu dans les termes indiqués.

Question. — « 1. Parmi les ingénieurs de l'État il en est qui ont des diplômes égaux ou supérieurs à ceux de certains ingénieurs du Grand Central, ou qui sont au service de l'État depuis un grand nombre d'années. Il est à désirer que la reprise des lignes du Grand Central ne nuise à leur situation ni pécuniairement ni hiérarchiquement.

» D'autre part, les fonctionnaires du Grand Central ont des positions acquises qu'il faut également respecter.

» Quelles sont à ce sujet les intentions du Gouvernement?

* * *

» 2. Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la reprise du personnel des chemins de fer concédés, autre que les ingénieurs?

» Les ouvriers, employés et fonctionnaires seront-ils soumis à un stage ou à un examen?

» Comment seront-ils classés dans les cadres du personnel de l'État, d'après leurs traitements ou salaires, grades dans les Compagnies ou en tenant compte de leurs années de service?

*
* *

» 3. Quelle décision le Gouvernement compte-t-il prendre en ce qui concerne la future position des commis-auxiliaires dont les intérêts sont particulièrement menacés par les reprises? Est-il intentionné de supprimer le cadre des commis-auxiliaires et auxiliaires? »

Réponse. — « Les questions relatives aux cadres, aux traitements, aux salaires, aux attributions et au rang hiérarchique de chaque agent, ne pourront être réglées que lorsque l'État prendra possession des lignes rachetées et qu'il opèrera la fusion des différents réseaux.

» La solution de ces questions présentera de sérieuses difficultés; il s'agira en effet, en s'inspirant des principes de justice et d'équité, de concilier les intérêts du personnel actuellement au service de l'État et ceux des agents des Sociétés.

» Le Gouvernement a l'intention de suivre autant que possible les règles suivantes : 1° maintien provisoire de cadres séparés ; 2° attribution, dans les promotions de grades, d'une part équitable à chaque groupe ; 3° amélioration successive des traitements et salaires en commençant par les moins élevés.

» La Convention ne contient aucune clause relative au personnel. Le Gouvernement a promis au moment de la signature du projet de contrat, que le personnel des lignes reprises serait traité avec bienveillance.

» Il était inutile de soumettre à la Chambre des propositions en ce qui concerne le personnel administratif.

» Le projet vise les ingénieurs parce que le Gouvernement n'avait pas le droit, sans disposition légale, de les dispenser du diplôme.

Il aurait été très difficile au Gouvernement de répondre dans des termes précis à ces questions.

Ce qu'il importe de noter, c'est l'intention du Gouvernement de maintenir provisoirement des cadres séparés. C'est là évidemment le moyen qui paraît le plus propre à concilier tous les intérêts et à respecter toutes les situations.

Quant au relèvement des traitements et des salaires, il n'y aura qu'une voix pour féliciter le Gouvernement de sa résolution de commencer par les moins élevés.

Il est une catégorie d'agents dont la situation est particulièrement intéressante, ce sont ceux qui ont atteint ou dépassé l'âge de la retraite fixée pour les agents de l'Etat.

La section centrale a désiré savoir quelle sera leur sort. Elle a dans ce but posé au Gouvernement la question suivante :

Question. — « La section centrale désire savoir quel sera le sort des agents des lignes reprises qui ont dépassé l'âge de la retraite prévu par les règlements de l'État. »

Réponse. — « L'État ne peut accorder de pension à des agents qui ont passé toute leur carrière en dehors de son administration.

» Le devoir d'accorder des indemnités incombe aux Sociétés. »

Il est certain que strictement parlant l'État n'est tenu à rien envers ces agents. Il serait excessif cependant qu'il se désintéressât complètement de leur sort.

Si, comme c'est leur devoir, les sociétés concessionnaires ont assuré le sort de ces vieux serviteurs la question est résolue.

Mais si les sociétés avaient négligé de s'en occuper, la section centrale se permettrait d'attirer sur eux l'attention de l'État. Avant de formuler à ce sujet un vote ou une proposition quelconque, elle a tenu, en posant la nouvelle question suivante, à se renseigner sur ce qui avait été fait par l'État et par les sociétés.

Question. — « L'Etat s'est-il préoccupé du sort des agents des sociétés qui ont atteint l'âge de retraite fixé pour le personnel de l'Etat?

» A-t-il connaissance des mesures prises par les sociétés en faveur de ces agents? »

Réponse. — « Le Gouvernement a appelé l'attention des sociétés sur le sort des agents non repris par l'Etat ; il a la conviction que les sociétés accompliront leur devoir. »

La section centrale interprète cette réponse en ce sens que le Gouvernement s'est assuré, au cours de ses négociations, que les agents des Compagnies ne seraient pas lésés.

Le projet de loi contient une troisième disposition en faveur du personnel des lignes reprises. Elle est relative a l'affiliation de ce personnel à la caisse des veuves et orphelins du Ministère du Chemin de fer.

Ici encore il s'agit de ménager et de sauvegarder à la fois la situation des agents de l'État et celle des agents nouveaux admis dans l'administration.

C'est pourquoi l'article 12 du projet donne au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour régler la situation des agents du chemin de fer repris.

La section centrale a désiré savoir si le Gouvernement avait bien tenu compte de tous les agents. Elle a posé la question suivante :

Question. — « Indépendamment des 994 agents dont il est parlé (page 9 de l'Exposé des motifs), il y a d'autres employés et ouvriers.

« Quelle sera leur situation au point de vue 1° de leur pension ; 2° de la pension de leurs veuves et de leurs orphelins? »

Réponse. — « Le Gouvernement recherchera les moyens d'affilier à la

Caisse de retraite et de secours des chemins de fer, les agents et ouvriers des sociétés. »

EXAMEN DES PÉTITIONS.

Une seule pétition est parvenue à la section centrale. Elle émane de l'administration communale de Maeseyck, qui demande que le Gouvernement reprenne le chemin de fer de Hasselt-Maseyck. Elle est ainsi conçue :

A MM. les Président et Membres de la Chambre des Représentants, Bruxelles.

Messieurs,

La Législature étant saisie d'un projet de rachat des lignes formant le réseau exploité par le Grand Central Belge et autres, le conseil communal de la ville de Maeseyck prend la respectueuse liberté de vous prier de vouloir comprendre la reprise du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck dans cette même opération; à l'appui de cette requête, il a l'honneur de vous exposer que le dit chemin de fer, avec prolongement éventuel vers la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht, fut décrété par la loi du 1er décembre 1866, et qu'un arrêté royal du 3 juin 1870 en déclara concessionnaire la Banque Générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics. Aux termes de l'article 10 de la Convention passée le 14 mai 1870 entre le Gouvernement et la Banque Générale susdite, le Gouvernement a la faculté de racheter la concession à toute époque après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer. La section Hasselt-Maeseyck ayant été livrée à l'exploitation le 3 mars 1874, le droit de rachat de l'Etat a pris cours depuis le 3 mars 1889. Il n'existe aucune raison de différer plus longtemps cette reprise. La société concessionnaire, nonobstant l'obligation inscrite au paragraphe 3 de l'article 1er de la Convention du 14 mai 1874 est restée et restera en défaut de construire le prolongement jusqu'à la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht, prolongement indispensable à la section Hasselt-Maeseyck pour que cette dernière soit d'un rapport rémunérateur.

D'autre part, l'annuité qui devra être payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession, sera la même, que la reprise s'opère immédiatement ou qu'elle se fasse après la vingt-cinquième année d'exploitation, attendu que cette annuité ne peut être inférieure au montant du minimum d'intérêt garanti par l'article 11 de la Convention précitée.

Le conseil communal, Messieurs, croit pouvoir s'abstenir de vous exposer tous les avantages que procure aux populations l'exploitation, par l'Etat, du chemin de fer qui les dessert. Les villes et les communes qui comme Maeseyck sont exclues de ces avantages, savent le mieux les apprécier. Cependant, le conseil communal croit utile de vous rappeler, en cette cir-

constance, les engagements solennels pris par le Gouvernement au sein de la Chambre pour obtenir de celle-ci le vote néfaste d'où sortit, en 1839, la mutilation du Limbourg. La ville de Maeseyck est la seule ville belge qui ait eu à pâtir de ce sacrifice ; vous voudrez bien, Messieurs, vous en souvenir à l'heure du rachat du Grand Central et décider que cette ville, déchue de son ancienne prospérité, soit raccordée au réseau de l'Etat Belge.

Le conseil communal vous prie, Messieurs, de vouloir agréer l'expression de sa haute considération.

Pour le Conseil :

Le Secrétaire, VANDERDONCK.

Le Bourgmestre, FERD. VERKISSEN.

Dans les sections le même vœu a été émis. La section centrale ne peut qu'attirer sur cette demande la bienveillante attention du Gouvernement. Dans diverses occasions, d'ailleurs, son rapporteur a fait valoir devant la Chambre les avantages que le Gouvernement retirerait de ce rachat.

CONCLUSION ET VOTE DE LA SECTION CENTRALE.

Les conclusions de la section centrale se dégagent nettement de l'examen ci-dessus. La majorité de la section est d'avis :

1° Que l'unification du réseau national des chemins de fer d'intérêt général est désirable ;

2° Que les conditions proposées pour le rachat des lignes du Grand Central, du Liégeois-Limbourgeois et de Liége-Maestricht peuvent être admises dans leur ensemble ;

3° Qu'il y a lieu de réserver actuellement le principe même du mode qui devrait être préféré pour l'exploitation du réseau unifié.

La section centrale, par quatre voix contre une et deux abstentions, se rallie au projet de loi. Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

L'un des membres, partisan décidé du rachat des chemins de fer et de leur exploitation par l'Etat, ne s'accorde pas avec la majorité sur les considérations générales du Rapport qui se rattachent à cet objet, il maintient les observations critiques qu'il a formulées sur les conditions du rachat et se réserve de les développer.

Le Rapporteur, G. HELLEPUTTE.

Le Président, P. TACK.

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

Ajouter à l'article 10 le paragraphe suivant :

« Le montant du droit d'enregistrement sera remboursé à ceux de ces agents qui se sont fait naturaliser et dont la demande de naturalisation est postérieure au 31 mai 1895. »

QUESTIONS DIVERSES ET RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

QUESTION. — « A propos du compte inséré pages 21 et 22 de l'Exposé des motifs, est-il entendu que le Grand Central devra verser dans les caisses de l'Etat tout le produit net de son exploitation depuis le 1er janvier 1896, jusqu'à la date de la reprise, et que le prix de 264,320,000 francs devra être diminué du montant de ce produit?

» Ou bien, faut-il interpréter les lignes 20e, 21e et 22e de la page 20 en ce sens que le produit net de l'exploitation, jusqu'à la date de la reprise effective, appartiendra au Grand Central?

RÉPONSE. — « Le prix de rachat est fixé au 1er janvier 1897.

» Il n'y a aucune déduction à faire. »

QUESTION. — « Pourquoi l'État ne reprend-il pas dès aujourd'hui l'exploitation de la ligne Landen-Saint-Trond-Hasselt?

» Car s'il est vrai, comme il est dit à l'article 9 du projet de loi, que le Gouvernement pour faire usage de la faculté de rachat est tenu vis-à-vis de la Société *Mac'ensie* à un préavis de deux ans, il n'en est pas de même pour l'exploitation qui est entre les mains du Grand Central.

» Comment d'ailleurs le Grand Central pourrait-il continuer à exploiter pendant deux ans cette ligne de 28 kilomètres enserrée de toutes parts dans le réseau de l'État? »

RÉPONSE. — « L'Etat reprend immédiatement l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt, en même temps que les autres lignes, mais il ne pourra racheter la ligne qu'après un préavis de deux ans. Le capital réservé, déduit du prix de rachat, représente ce que l'Etat aura à payer aux concessionnaires. »

QUESTION. — « Somme payée à l'Allemagne. (Page 5 de l'Exposé des motifs.) »

RÉPONSE. — « La somme payée comprend :

» 1° Une indemnité pour l'excédent des frais d'exploitation sur les recettes brutes ; 2° une part d'intervention dans l'agrandissement des stations d'Aix.

» Il est à remarquer que par suite de la reprise, la part des frais d'exploi-

tation et d'entretien des gares communes qui incombaient au Grand Central revient à charge des chemins de fer allemands.

» Ces frais ne sont pas couverts par le produit des quelques kilomètres qui se trouvent sur le territoire allemand.

» En ce qui concerne le 2e point, le Grand Central intervient à concurrence d'un million. »

QUESTION. — « A combien s'élève le capital, réellement versé, des Sociétés dont on reprend les concessions? »

RÉPONSE. — « Il est impossible de le déterminer. Le capital nominal seul est connu. »

CAISSE DES VEUVES ET ORPHELINS.

I. La situation est indiquée dans l'Exposé des motifs (page 9).

Il y aura à rechercher le moyen de concilier les intérêts des différents affiliés.

II. Le Gouvernement ignore les projets relatifs aux anciennes caisses de retraite et de secours, et des anciennes caisses des veuves et des orphelins.

Il est probable qu'elles seront liquidées.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Pourquoi la reprise des chemins de fer concédés est désirée par le public	1
Impuissance de l'État en face des compagnies	3
Pourquoi le Gouvernement propose la reprise	6
Suppression d'une concurrence nuisible aux intérêts du chemin de fer de l'État	7
Suppression des doubles services qui existent entre certains points	9
Suppression des conflits entre exploitants	10
Avantages de l'unification du réseau	11
Avantages et inconvénients à résulter de l'exploitation par l'État du réseau unifié	11
L'exploitation des chemins de fer en Allemagne	12
— en Angleterre	13
— en Autriche-Hongrie	13
— dans les Pays-Bas	13
— en France	13
— en Italie	13
— en Suisse	15
— en Danemark, en Suède et en Norwège	16
— en Espagne et en Portugal	16
— en Grèce	16
— en Russie	16
Conclusions de M. Richard von Kauffman, professeur à l'université de Berlin	16
La politique belge en matière de chemins de fer jusqu'en 1870	18
— depuis 1870	19
Relevé des concessions de chemins de fer rachetées, jusqu'à la date du 1er décembre 1896.	20
Raisons du rachat des chemins de fer depuis 1870	26
La situation du chemin de fer de l'État depuis 1884	30
Tableau des résultats annuels de l'exploitation depuis l'origine (1835)	31
Mesures prises par M. Vandenpeereboom pour développer le trafic et favoriser l'industrie.	32
I. En faveur de l'industrie charbonnière	33
II. En faveur de l'industrie métallurgique	33
III. En faveur de l'industrie verrière	33
IV. En faveur d'industries diverses	34
Tarifs directs avec les pays étrangers	34
Mesures relatives aux voyageurs	35
Résultat de l'exploitation par l'État	35
Argument d'ordre politique	36
Argument d'ordre économique	37
Inconvénients de l'exploitation par l'État au point de vue des finances du pays	41
Les coefficients d'exploitation	45
Chemins de fer de l'Europe. Résultats généraux d'exploitation	46
Inconvénients du caractère politique de l'État exploitant	48

Pages.

EXAMEN EN SECTIONS 51

EXAMEN EN SECTION CENTRALE. 51

Question des tarifs. 52
Mode adopté pour le calcul du prix de rachat. 56
Relevé des concessions de chemins de fer encore en vigueur pour lesquelles le rachat a été prévu au cahier des charges 58
Taux de capitalisation des annuités. 75
Détermination des années dont il faut tenir compte 76
Calcul du nombre d'annuités. 76
Fixation des bénéfices de l'exploitation proprement dite. 85
Question des intérêts intercalaires 85
Produit de l'emploi réciproque du matériel 86
A. Redevance de parcours 87
B. Redevance de temps 87
Pénalité pour retard 87
Indemnités conventionnelles du chef d'arrangement de trafic avec l'État. 92
État des lignes à reprendre et de leur matériel 95
Rachat du réseau du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois. 99
Rachat du chemin de fer de Liége à Maestricht 100
Situation du personnel du chemin de fer de l'État et de celui des lignes reprises . . . 100
Naturalisation des agents étrangers. 100
Situation des ingénieurs et des autres agents des lignes reprises 101

EXAMEN DES PÉTITIONS 105

Conclusions et vote de la section centrale 106
Amendement proposé par la section centrale 107
Questions diverses et réponses du Gouvernement. 107
Caisse des veuves et orphelins 108