

(1)

(N° 147.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 MAI 1878.

RACHAT DE DIVERSES CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Depuis le rachat des chemins de fer du Luxembourg et des lignes cédées à l'État par la convention du 25 avril 1870, la Flandre occidentale presque tout entière et une partie notable de la Flandre orientale se trouvaient placées dans une infériorité manifeste au point de vue commercial et industriel.

En effet, tandis que presque toutes les autres provinces jouissaient des tarifs réduits et des autres avantages qui résultent, en Belgique, de l'exploitation des chemins de fer par l'État, la plus grande partie de la Flandre demeurait et paraissait devoir demeurer longtemps encore dans une situation que la comparaison avec le reste du pays rendait difficile à supporter.

Presque toutes les lignes de chemins de fer s'y trouvaient concédées à des Compagnies qui, préoccupées avant tout de leur propre intérêt et manquant d'ailleurs de ressources, ne pouvaient les exploiter dans des conditions aussi favorables pour les contrées desservies que si ces lignes avaient fait partie du réseau de l'État. Les tarifs de transport y étaient élevés, les moyens de communication peu nombreux, l'organisation du service défectueuse; les voies et le matériel étaient mal entretenus.

Aussi depuis longtemps les populations et leurs organes officiels n'avaient cessé de réclamer la reprise par l'État du réseau des Flandres. Le Gouvernement,

(1) Projet de loi, n° 118.

(2) La section centrale, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. MACHEMAN, LÉON VISART, ANÉDÉE VISART, STRUVE, BIEBUYCK et LE HARDY DE BEAULIEU.

de son côté, reconnaissait que ces plaintes étaient fondées et à maintes reprises il avait manifesté son intention de racheter les lignes des Flandres, aussitôt qu'il pourrait le faire sans imposer au Trésor des sacrifices excessifs. Des négociations furent entamées avec la Société des Bassins houillers qui avait repris à bail l'exploitation de tout ce réseau, mais elles échouèrent en présence d'exigences inadmissibles.

Depuis, la Compagnie des Bassins houillers a été déclarée en faillite et déjà auparavant elle avait reconnu qu'elle se trouvait dans l'impossibilité de supporter plus longtemps les charges qu'elle avait acceptées au profit des diverses Sociétés concessionnaires.

Celles-ci se sont trouvées ainsi dans la nécessité de reprendre par elles-mêmes l'exploitation de leurs lignes et la plupart d'entre elles sont dans l'impossibilité de faire face à leurs obligations; quelques-unes n'ont pas même les ressources nécessaires pour continuer à assurer le service public qui leur est concédé.

La reprise par l'État s'imposait donc comme une inévitable nécessité; il n'était pas possible que certaines lignes demeurassent inexploitées et que le surplus du réseau des Flandres, divisé de nouveau en tronçons isolés, fût abandonné aux hasards d'une exploitation éphémère ou passât entre les mains de curateurs de faillite.

Les négociations bientôt reprises ont abouti aux diverses conventions que le Gouvernement soumet à l'approbation des Chambres.

Sauf en ce qui concerne la Compagnie de Lichtervelde à Furnes qui jouissait d'un minimum d'intérêt garanti par l'État et qui n'avait pas émis d'obligations, ces conventions ne permettent aux Compagnies concessionnaires que de payer une partie de leurs dettes et le capital sincère ou fictif représenté par les actions est définitivement perdu.

Cependant, le Gouvernement paye au delà de la valeur commerciale des lignes reprises et les Chambres l'approuveront sans doute de n'avoir pas considéré le rachat au point de vue purement commercial.

On voudrait et avec raison qu'il fût tenu compte non-seulement de la productivité des lignes qui sont susceptibles de donner une recette nette, mais aussi des dépenses faites utilement pour l'établissement de voies ferrées qui étaient indispensables à la prospérité de cette partie du pays. Il est certain, comme l'affirme l'Exposé des motifs, que la plupart de ces chemins de fer auraient dû être construits dans l'intérêt général par l'État, si l'initiative privée n'avait pas devancé l'action des pouvoirs publics. Pour ces provinces comme pour les autres, le Gouvernement n'aurait pas hésité à faire des sacrifices temporaires en vue des immenses avantages que les chemins de fer procurent aux populations et des profits indirects qu'ils assurent au Trésor comme tout ce qui favorise énergiquement la prospérité publique.

Il aurait donc été trop rigoureux et peu équitable de faire profiter le pays de l'existence de ces lignes de chemins de fer, sans rembourser au moins une partie des capitaux qui ont réellement été employés à les construire.

EXAMEN DANS LES SECTIONS.

Le projet de loi a été adopté par toutes les sections.

La deuxième section a émis le vœu que les lignes de la Flandre non comprises dans le projet de loi soient également rachetées.

Elle appelle l'attention bienveillante du Gouvernement sur la situation des communes qui ont souscrit des obligations ou fait d'autres sacrifices pour obtenir l'établissement d'une station.

La troisième section a émis à l'unanimité le vœu que le Gouvernement opère également le rachat des concessions de chemins de fer qui ne sont pas comprises dans le présent projet de loi et en particulier des lignes formant le Grand-Central aussitôt qu'il pourra le faire à des conditions favorables.

La sixième section charge son rapporteur de faire remarquer à la section centrale qu'il est fâcheux que des projets de loi aussi importants soient présentés aux derniers jours d'une session.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

L'observation faite dans la sixième section a été reproduite au début de la discussion générale. Un membre insiste vivement sur les inconvénients très-sérieux que produisent la présentation tardive et l'examen précipité de projets de loi très-importants et dont l'adoption peut avoir les conséquences les plus graves au point de vue financier.

Il rappelle qu'en Angleterre les projets de loi de cette nature sont toujours déposés au commencement de la session et discutés d'une manière approfondie.

Un autre membre lui répond que cette observation qui, d'une manière générale, est juste, n'est pas fondée dans le cas actuel. Le Gouvernement n'a pas pu déposer ce projet de loi plus tôt, puisque les conventions dont il s'agit n'étaient pas conclues et qu'aujourd'hui encore il y a deux Compagnies importantes avec lesquelles les conventions, quoique arrêtées, n'ont pu être conclues.

Le Gouvernement a déployé toute l'activité désirable, mais tout le monde sait combien ces négociations ont été laborieuses.

Il fallait faire vérifier la valeur des lignes, du matériel de traction et de transport, du mobilier, et leur état d'entretien; se mettre d'accord avec les

conseils d'administration, faire soumettre les combinaisons ainsi établies aux actionnaires et aux obligataires; tout cela a pris et devait prendre beaucoup de temps.

Il ne s'agit point d'ailleurs pour la Chambre d'une affaire absolument nouvelle. Sans parler des explications successivement données par le Gouvernement sur le cours des négociations engagées, l'opération dans tous ses détails a été livrée à la publicité. Au fur et à mesure qu'une proposition était faite, elle était publiée à la Bourse afin d'éviter des manœuvres d'agiotage et la presse les reproduisait. Elles ont reçu une publicité plus complète encore à propos de chaque assemblée d'actionnaires ou d'obligataires.

Tous les éléments des conventions soumises à la Chambre étaient donc connues d'avance par les publications dont elles ont été l'objet et les journaux spéciaux en ont fait à plusieurs reprises l'objet d'une discussion détaillée.

Dans ces conditions surtout, le Gouvernement a bien fait de ne pas ajourner jusqu'à la session prochaine le dépôt et la discussion du projet de loi. Il s'agit d'une affaire urgente, où sont engagés de grands intérêts publics et à l'égard de laquelle la situation des Compagnies concessionnaires ne comporte d'ailleurs aucun retard.

Le premier membre insiste néanmoins sur son observation.

La section centrale en reconnaît la justesse en théorie, mais elle est d'avis, par les raisons qui ont été développées, que le Gouvernement ne peut encourir dans le cas actuel aucune critique.

Plusieurs membres présentent ensuite des observations relatives au dommage que subissent les employés des lignes reprises dont les cautionnements sont restés entre les mains de la Compagnie des Bassins houillers tombée en faillite.

La section centrale désire que la perte à faire par ces employés soit atténuée autant que possible et décide qu'une question sera posée à ce sujet au Gouvernement.

Voici cette question et la réponse qui a été faite :

PREMIÈRE QUESTION.

Le Gouvernement a-t-il pris des mesures ou compte-t-il en prendre pour assurer le remboursement des cautionnements déposés :

- a) Par les employés des lignes rachetées;
- b) Par les employés des autres lignes exploitées par la Société des chemins de fer des Bassins houillers?

Les employés qui entreront au service du Gouvernement devront-ils effectuer un nouveau versement?

RÉPONSES.

Dans les arrangements que le Gouvernement aura à prendre ensuite de la loi proposée, il sera stipulé que les curateurs à la faillite de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut verseront 20 p. % du montant des cautionnements remis à la Société précitée par les employés des lignes à racheter qui passeront au service de l'État.

Moyennant ce versement, l'État garantira la masse faillie contre toute réclamation de la part de ces employés du chef des cautionnements perdus par eux dans la faillite.

Ces employés auront à constituer le caution-

nement exigé par les règlements, mais le Gouvernement leur donnera de grandes facilités pour les versements qu'ils auront à effectuer pour compléter la somme qui sera mise à leur disposition par la faillite. Ce complément sera prélevé sur les augmentations de traitements et sur les indemnités qui leur seront accordées au service de l'État.

En ce qui concerne les cautionnements des employés qui ne passeront pas au service de l'État et les cautionnements non remboursés des employés décédés, il sera stipulé que la Société faillie les remboursera intégralement.

Le Gouvernement ne pouvait pas intervenir pour régler le sort des employés de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut passés au service des Compagnies des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Gand à Terneuzen et il n'a donc pas eu à s'occuper de leurs cautionnements.

La Compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen a garanti la faillite contre toute réclamation de la part des agents employés sur cette ligne du chef des cautionnements et elle s'est engagée à reconstituer ceux-ci en dix années par une majoration de traitement.

Le Gouvernement ignore quels sont les arrangements intervenus en faveur des employés de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale dont les cautionnements sont compromis par la faillite de la Société des Bassins houillers.

La section centrale a appris avec satisfaction que le Gouvernement s'était préoccupé de la position de ces employés et quoiqu'elle regrette que leurs intérêts n'aient pas pu être mieux garantis, elle est obligée de constater qu'il eût été difficile au Gouvernement de faire davantage.

La section centrale s'est ensuite préoccupée de la question de savoir pourquoi les négociations relatives à la reprise du chemin de fer de la Flandre occidentale n'avaient pu aboutir. Elle s'est étonnée que les offres avantageuses faites par le Gouvernement n'aient pas été accueillies et elle le regrette parce que l'acquisition de cette ligne eût facilité l'exploitation de l'ensemble du réseau et n'eût pas laissé plusieurs localités importantes et en particulier Roulers, dont l'industrie est si considérable et si progressive, en dehors des avantages dont le projet de loi va faire jouir la Flandre.

Voici la question qu'elle a posée au Gouvernement à cet égard et la réponse qui y a été faite :

DEUXIÈME QUESTION.

Le Gouvernement voit-il des inconvénients à donner quelques explications au sujet des négociations qui ont eu lieu entre lui et la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale et sur le prix qu'il a offert à celle-ci pour le rachat de ses concessions?

RÉPONSES.

Le Gouvernement n'y voit aucun inconvénient.

Ainsi que cela est dit dans l'Exposé des motifs du projet de loi, le Gouvernement a offert à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale de lui racheter ses concessions au prix de 27,000,000; mais cette offre n'a pas été acceptée.

Après avoir formulé au début des conditions plus onéreuses encore, la Compagnie a demandé une annuité de 1,500,000 francs rachetable endéans les cinq années sur le pied d'un capital de 52 millions en titres de la Dette publique à 4 p. %, sous déduction de 5 1/2 p. %.

Ce prix était trop élevé pour qu'il fût possible de l'admettre.

En 1877, les recettes brutes des chemins de fer de la Compagnie se sont élevées à fr. 2,717,672 54 et les dépenses d'exploitation à 1,525,448 74

en sorte que les recettes nettes de cet exercice ont été de . . 1,192,225 80

Le prix de 27 millions pour le rachat au 1^{er} janvier 1878 répond à une annuité moyenne de 1,228,000 .

supérieure de 35,776 20

seulement aux recettes nettes préindiquées.

Mais il est à remarquer :

1^o Que les dépenses d'exploitation qui ne se sont élevées en 1877 qu'à 56 p. % des recettes brutes ne pourront probablement être maintenues à ce taux relativement faible;

2^o Que les voies et le matériel exigeront des réfections importantes;

3^o Qu'en 1877 comme pour les années précédentes, les recettes brutes des chemins de fer de la Compagnie de la Flandre occidentale ont été augmentées du produit de transports revenant à une autre ligne des Bassins houillers du Hainaut;

4^o Que si la Compagnie conserve ses concessions, elle aura à restituer les sommes que le Trésor lui a avancées pour parfaire le minimum d'intérêt garanti à certaines de ses lignes, sommes qui s'élèvent actuellement à fr. 5,658,716-92 c^s, et elle devra consacrer à cette restitution une partie des excédants sur lesquels elle compte pour l'avenir.

C'est pour ces motifs que le Gouvernement n'a pas cru pouvoir dépasser le prix offert.

Si de l'annuité précitée, ci fr. 4,228,000 »
on déduit la somme nécessaire
à l'intérêt et à l'amortissement
des obligations émises par la
Compagnie, ci 668,500 »

il reste une annuité de 359,700 »
sur laquelle il y aurait à préle-
ver au profit des actions privi-
légiées $5,500,000 \times 0,035 =$. 192,500 »

Ce qui laisserait aux actions
ordinaires 367,200 »

L'annuité de 192,500 francs payable jusqu'à
l'expiration de la concession répond à un
capital à 4 p. % de fr. 4,478,225 »
et si, à ce capital, on fait subir la
réduction de 5 1/2 p. % admise
pour la conversion de l'annuité
due par le Trésor à la Compa-
gnie de Dendre-et-Waes, ci . . . 246,502 »

il reste une somme de . . . fr. 4,251,925 »

qui, divisée par le nombre des actions privilé-
giées, donne par action :

$$\frac{4,251,925}{14,000} = \text{fr. } 302.28$$

D'autre part, l'annuité de 567,200 francs
répond à un capital de . . . fr. 8,542,560 »
qui, diminué de 5 1/2 p. %, ci . . . 469,850 »

se réduit à la somme de . . . fr. 8,072,550 »

à diviser par le nombre des actions ordinaires
et donne par action :

$$\frac{8,072,550}{26,757} = \text{fr. } 301.70$$

Le prix de 27 millions étant pris pour base
de rachat, le Gouvernement aurait donc pu se
charger de l'intérêt et de l'amortissement des
obligations et rembourser les actions privilé-
giées et ordinaires au prix de 500 francs envi-
ron (1).

Ces actions sont actuellement cotées à la
Bourse de Londres aux taux de 11 1/4 et 8 3/4
livres sterling ou de fr. 281 25 c' et de fr. 218
75 c'.

Le Gouvernement persiste à croire que ses
offres étaient suffisamment avantageuses aux
actionnaires de la Compagnie.

(1) La valeur des approvisionnements appartenant à la
Compagnie et les autres ressources dont elle pourrait disposer
lui permettraient sans doute d'acquitter toutes ses charges et
de procéder à sa liquidation.

La section centrale a cru devoir poser une question au Gouvernement au sujet de l'article 10 du projet de loi qui soulève une question très-importante dont la solution ne pourrait rester en doute sans produire une grave difficulté pour l'exploitation de l'ensemble des chemins de fer repris.

TROISIÈME QUESTION.

Le droit de parcours dont il est question à l'article 10 du projet de loi n'est-il pas prévu par le cahier des charges de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale?

RÉPONSES.

Ce droit n'est pas prévu par le cahier des charges, mais la faculté d'établir le parcours sur une ligne concédée ou de rendre commune à plusieurs exploitations l'usage d'une ligne concédée et des stations qui en dépendent est une prérogative dont aucune stipulation contractuelle ne peut dépouiller le Gouvernement.

Ce droit inaliénable est réservé dans tout contrat de concession; la réserve se sous-entend, lorsqu'elle n'est pas exprimée.

La concession des péages d'un chemin de fer au point de vue des droits acquis au concessionnaire implique au profit de celui-ci l'abandon temporaire de la possession et de la jouissance des voies, des installations et des bâtiments de ce chemin de fer; mais le Gouvernement conserve toujours la faculté de disposer du domaine public dans l'intérêt public et à la condition que le concessionnaire soit indemnisé.

La section centrale a ensuite adopté le projet de loi à l'unanimité, sauf une abstention. Elle pense que le sacrifice demandé au pays pour faire un pas de plus dans la voie de la concentration de tous les chemins de fer dans les mains de l'État et pour améliorer d'une manière notable la situation industrielle et commerciale de la Flandre n'est pas excessif. Elle espère même que le produit net de fr. 270,003 05 c^s que donnent actuellement les 249 kilomètres de chemins de fer repris tendra plutôt à croître qu'à diminuer malgré l'application des tarifs de l'État et l'introduction d'un service meilleur. En effet, l'union de ces lignes avec le reste du réseau national favorisera le développement du trafic et les conditions plus favorables faites à l'industrie et au commerce ne peuvent manquer d'amener des transports nouveaux. Il est à remarquer aussi que l'on peut espérer une progression assez rapide des recettes sur les lignes d'Ostende à Armentières et de Bruges à Heyst et que l'achèvement de la section de Thielt à Lichtervelde permettra d'établir un service direct de Gand vers Dunkerque et même vers Calais et Boulogne, ce qui fera de cette ligne une véritable voie de grande communication sur laquelle pourra se produire un mouvement considérable de voyageurs et de marchandises.

La section centrale pense donc que l'adoption du projet de loi est tout à fait désirable au point de vue de l'intérêt général.

Le Rapporteur,

AMÉDÉE VISART.

Le Président,

F. SCHOLLAERT.