

( N° 204. )

**Chambre des Représentants.**

SÉANCE DU 19 MAI 1896.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à racheter la concession du chemin de fer des Plateaux de Herve.

**EXPOSÉ DES MOTIFS.**

MESSIEURS,

La concession du chemin de fer des Plateaux de Herve a été autorisée par la loi du 12 juin 1869 et octroyée par arrêté royal du 25 du même mois, aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges du 25 février précédent.

Un arrêté royal du 21 décembre 1875, pris en exécution de l'article 5 de la convention ci-dessus rappelée, a concédé, aux mêmes clauses et conditions, un embranchement destiné à relier à la dite ligne le puits des Xhawirs des charbonnages de Herve-Wergifosse.

La Société concessionnaire a été chargée de l'établissement du chemin de fer, de donner aux haltes et stations les extensions ultérieures que réclameraient les besoins du commerce et de l'industrie et de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le Gouvernement le jugera nécessaire.

L'État s'est réservé l'exploitation du chemin de fer.

Pour prix des travaux qu'elle a exécutés, de ceux qu'elle devrait effectuer au cours de la concession, ainsi que pour être indemnisée de la cession de l'exploitation à l'État, la Société reçoit la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature effectués sur le chemin de fer objet de la concession, conformément à l'article 7 de la convention.

De son côté, l'État supporte toutes les dépenses relatives à l'exploitation, à l'entretien, à la réfection, à la fourniture du matériel de ce chemin de fer et il perçoit de ce chef l'autre moitié des recettes brutes provenant des transports et la totalité de certains frais accessoires.

La concession a une durée de quatre-vingt-dix années; elle a pris cours le 7 septembre 1882, d'après constatation faite en exécution de l'article 6 de la convention.

L'article 53 du cahier des charges de concession a réservé à l'État la faculté de racheter celle-ci. — Cet article est conçu comme suit :

« 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 dix pour cent.

» Dans aucun 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  
 » prises pour base du rachat. »

La concession ayant pris cours le 7 septembre 1882, le Gouvernement pourra user du droit de rachat à partir du 7 septembre 1897, en prévenant la Compagnie un an à l'avance, soit donc au plus tard le 6 septembre prochain.

En cas de rachat, lorsque la durée de ce préavis sera écoulée, le Trésor public aura à payer à la Société, au lieu d'une part variable de recette, une annuité fixe déterminée conformément au contrat de concession et qui s'éteindra avec le terme de celle-ci.

Le tableau placé à la fin du présent exposé fait connaître, par année de la concession depuis le commencement de celle-ci, l'import des recettes brutes de la ligne concédée et le montant de la part de ces recettes payé à la Société.

La ligne des Plateaux de Herve ayant été mise en exploitation précisément au cours d'une crise commerciale et industrielle, les recettes des premières années n'ont pas marqué la progression que l'on rencontre généralement lors de l'ouverture d'une ligne nouvelle. — Cette situation a pris fin avec la crise, en 1886, et l'on voit immédiatement après les recettes augmenter chaque année, ces augmentations subissant toutefois un ralentissement en 1891-1892, l'année 1892 ayant été, pour tous les chemins de fer, moins favorable que sa devancière.

Ces majorations de recettes concernent aussi bien le trafic des voyageurs que celui des marchandises.

L'augmentation réalisée pendant l'exercice 1894-1895 est due en majeure partie à de nouveaux transports confiés à la ligne des Plateaux de Herve par suite du transfert, du Trooz à Retinne, des installations de triage, de mélange, de lavage, de chargement, etc., des charbonnages du Hasard. Ce transfert s'est effectué à la fin du mois de février 1895.

L'augmentation annuelle moyenne de recette brute obtenue jusqu'en 1893-1894 (déduction faite, bien entendu, des diminutions des premières années), a été de fr. 15,499,66, soit de 0,015,092 de la recette du premier exercice. Il n'a pas été fait état de l'augmentation réalisée en 1894-1895, parce qu'une partie de cette

plus-value ne constitue pas, à proprement parler, un développement des transports acquis antérieurement à la ligne : elle représente un trafic nouveau qui se maintiendra et se développera tout comme le trafic précédent.

Il n'est pas douteux que les transports de la ligne des Plateaux de Herve ne sont pas arrivés au terme de leur progression. Si l'on consulte, du reste, la marche des recettes sur les autres chemins de fer plus anciens, l'on constate que la progression de la recette brute ne s'arrête pas à la quinzième ni à la vingtième année, qu'au lieu de décroître ou de se ralentir, elle tend le plus souvent à augmenter et à devenir plus rapide ; il en sera de même pour la ligne des Plateaux de Herve, qui traverse une région agricole, commerçante et industrielle ; en opérant le rachat de cette concession dès que le cahier des charges lui en donne le pouvoir, l'État arrête à son profit la progression de la part de recette qu'il devrait payer à la Société si la reprise n'avait pas lieu.

L'augmentation de recette produite par le nouveau trafic amené à la ligne des Plateaux de Herve par le déplacement des installations des charbonnages du Hasard est relativement importante. Il est à prévoir, en conséquence, et conformément à l'art. 55 du cahier des charges, reproduit plus haut, que l'annuité de rachat devra être égale à la part de recette attribuée à la Société concessionnaire pendant la dernière des sept années prises pour base de la reprise, la moyenne de la somme perçue par la Compagnie pendant les cinq années les meilleures parmi les sept dernières, augmentée d'une prime de 40 p. c., devenant inférieure à la part attribuée à la Société pendant la dernière année.

Il résulte de là que l'État ne paiera aucune prime de rachat, puisque l'annuité à remettre à la Société concessionnaire représentera uniquement la part de celle-ci dans le produit du trafic de la ligne à l'époque du rachat.

Du reste, dans l'hypothèse où l'annuité aurait été établie par la moyenne de la recette des cinq meilleures années parmi les sept dernières, augmentée d'une prime de 40 p. c., le rachat aurait été également avantageux pour le Trésor. Il a été calculé, en effet, que pour compenser cette prime pendant la période de la quinzième à la vingt-cinquième année (à partir de cette dernière année, aucune prime n'est plus due en cas de rachat), il suffit de réaliser une augmentation annuelle de recette de 0,0116 et de voir ensuite la recette se maintenir jusqu'au terme de la concession. Or, la comparaison de cette plus-value à obtenir avec celle réalisée jusqu'ici et indiquée précédemment et les faits que l'on constate relativement à la marche des recettes sur les autres lignes, nous donnent la quasi-certitude que ces augmentations se réaliseront.

L'excédent des recettes nettes sur l'annuité à payer à la Compagnie constituera le bénéfice de l'État et lui restituera, en totalité ou en partie, ses pertes actuelles, les frais d'exploitation dépassant la part de recette qui lui est attribuée pour le couvrir des dits frais.

En outre, en effectuant le rachat dont il s'agit, le Gouvernement s'exonérera de la dépense résultant des comptes à rendre à la Compagnie en vue du calcul de la part de recettes à remettre à celle-ci.

Le Gouvernement estime donc qu'il est utile, au point de vue de l'intérêt du Trésor public, d'opérer le rachat de la concession du chemin de fer des Plateaux de Herve, y compris le raccordement des Xhawirs des charbonnages de Herve-

Wergifosse, conformément à l'art. 53 du cahier des charges de concession, et, à cet effet, de notifier à la Compagnie concessionnaire, pour le 6 septembre prochain, qu'il usera de la faculté qu'il s'est réservée.

L'autorisation nécessaire pour faire cette notification vous est demandée par le projet de loi ci-joint.

*Le Ministre des Chemins de fer,  
Postes et Télégraphes,*

**J. VANDENPEEREBOOM.**

---

*Chemins de fer des Plateaux de Herve.*

Relevé des recettes brutes et de la part de ces recettes remise à la Société concessionnaire :

Exercices.		Montant des recettes brutes.	Montant de la part remise à la Société concessionnaire.
Septembre 1882 à août 1883.		894,487 54	447,243 67
— 1883 — 1884.		882,809 88	441,404 94
— 1884 — 1885.		805,004 14	402,502 07
— 1885 — 1886.		774,071 42	387,035 71
— 1886 — 1887.		804,137 66	402,068 83
— 1887 — 1888.		925,044 92	461,522 46
— 1888 — 1889.		1,000,109 26	500,054 63
— 1889 — 1890.		1,049,304 44	524,652 22
— 1890 — 1891.		1,152,034 58	566,017 29
— 1891 — 1892.		1,075,579 28	537,789 64
— 1892 — 1893.		1,088,536 08	544,168 04
— 1893 — 1894.		1,195,906 62	597,953 31
— 1894 — 1895.		1,308,943 78	654,471 89

*N. B.* Afin d'éviter de longs calculs de répartition, les recettes ont été calculées, ici, du 1<sup>er</sup> septembre de chaque année au 31 août de l'année suivante.

PROJET DE LOI.

---

 Léopold II,

**ROI DES BELGES,**

de tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer,  
Postes et Télégraphes et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes  
est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres  
législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à racheter, à partir du  
7 septembre 1897, la concession du chemin de fer des Pla-  
teaux de Herve y compris l'embranchement du puits des  
Xhawirs des charbonnages de Herve-Wergifosse, conformé-  
ment à l'article 55 du cahier des charges de concession.

Donné à Bruxelles, le 18 mai 1896.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,  
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEPERBOOM.

*Le Ministre des Finances,*

P. DE SMET DE NAEYER.

---