

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 26 JUIN 1877.

Rapport des Commissions réunies des Finances et des Travaux Publics, chargées d'examiner le Projet de Loi qui approuve la Convention conclue le 1^{er} juin 1877, entre le Gouvernement et la Société anonyme de Construction de chemins de fer.

(Voir les Nos 168, 176, 189 et 193 de la Chambre des Représentants, et le N^o 69 du Sénat.)

Présents : MM. le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, Président, le Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE, TERCELIN, PIRET-GOBLET, le Baron de LABBEVILLE, le Baron OSY, COGELS, et le Baron PAUL BETHUNE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Vous n'avez point perdu le souvenir des circonstances qui amenèrent le Gouvernement à conclure avec la Société des Bassins Houillers du Hainaut la Convention du 25 avril 1870.

Un grand nombre de lignes de chemins de fer successivement concédées avaient été habilement réunies et soudées les unes aux autres ; elles étaient devenues pour l'exploitation de l'Etat l'instrument d'une concurrence qui devenait de jour en jour plus redoutable.

Il fallut reprendre la plus grande partie du réseau déjà exploité par les Bassins Houillers, et cette Compagnie demeura chargée de construire, pour les livrer à l'Etat, la plupart des lignes dont elle avait la concession et qui n'étaient pas encore établies. Celles-là seulement qui faisaient absolument double emploi furent supprimées.

La construction de nouvelles lignes devait être rapidement poursuivie.

Pour tout le réseau ainsi livré ou à livrer encore, il devait y avoir partage des recettes entre l'Etat et la Société.

Aux termes de l'article 44 de la Convention, la Compagnie prélevait d'abord sur les recettes brutes 7,000 francs par kilomètre, et au delà d'une recette kilométrique de 18,000 francs, elle avait en outre la moitié de la recette, sans toutefois que cette moitié pût excéder 8,000 francs.

La Société des Bassins Houillers ne remplit point les obligations qu'elle avait contractées, et un petit nombre seulement de kilomètres nouveaux fut successivement livré à l'exploitation.

En 1873, elle se substitua la Société anonyme de Construction des chemins de fer, ainsi qu'elle y avait été autorisée d'avance par l'article 37 de la Convention du 25 avril 1870. Pendant les années qui suivirent, une activité plus grande fut imprimée aux travaux ; mais la Société se trouva bientôt en présence de sérieux embarras dont les causes regrettables ont été exposées avec détails dans le rapport présenté au nom de la Section centrale de la Chambre par l'honorable M. Jacobs.

A la fin de l'année dernière, elle dut suspendre ses travaux sur tous les points du réseau et il ne restait au Gouvernement qu'à prononcer sa déchéance. D'innombrables intérêts se trouvaient ainsi mis en péril et il en pouvait résulter des conséquences d'autant plus graves, que la Belgique venait d'être éprouvée par une série de catastrophes financières et industrielles presque sans exemple.

Le Gouvernement et la Législature étaient déjà venus en aide à la Société de Construction par la loi du 23 mars 1876, qui autorise le paiement des travaux par à-compte et avant la réception des lignes terminées.

Ce fut de nouveau au Gouvernement qu'on recourut. — Les embarras de la Société procédaient surtout de ce qu'elle ne pouvait, pour ainsi dire, tirer aucun parti des valeurs créées pour représenter sa part dans les recettes au delà de 18,000 francs, valeur sérieuse sans doute, mais incertaine et d'un revenu impossible à déterminer.

On demandait que le chiffre en fût, dès à présent, fixé soit par une moyenne invariable, soit par une annuité progressive.

Le Gouvernement n'a pas cru devoir repousser ces ouvertures, mais en subordonnant ce que l'on a appelé la consolidation de l'annuité variable à l'amélioration de la Convention de 1870.

Ces négociations ont abouti à la Convention qui vous est soumise et qui a déjà obtenu l'approbation presque'unanime de la Chambre des Représentants.

Les modifications apportées à la Convention de 1870 portent, d'une part, sur le mode de paiement des lignes livrées à l'État avant le 1^{er} janvier 1877 et de celles restant à livrer à cette date ; d'autre part, sur l'étendue et la description du réseau à construire par la Société et sur les conditions dans lesquelles les lignes nouvelles doivent désormais être établies.

Nous indiquerons rapidement les principaux changements qui résultent des combinaisons arrêtées entre le Gouvernement et la Société, et sur lesquelles la Législature est appelée à se prononcer.

La nouvelle Convention remplace, pour les lignes livrées avant le 1^{er} janvier dernier, le prélèvement de 7,000 francs par une annuité fixe de 7,000 francs et l'excédant variable par une annuité fixée à forfait à 2,400 francs par kilomètre pour l'année 1877, avec augmentation annuelle de 160 francs, jusqu'au taux de 4,000 francs par kilomètre, auquel l'annuité restera maintenue jusqu'à la fin de la concession.

Le maximum kilométrique à payer à la Société ou à ses ayants-droit est ramené de 15,000 à 14,000 francs.

Quant aux lignes livrées depuis le 1^{er} janvier ou restant à livrer, une annuité fixe de 9,800 francs par kilomètre est substituée au premier prélèvement de 7,000 francs et à la part variable.

Cette modification dans le système de paiement rendait nécessaires certains changements aux dispositions de la Convention de 1870 et le remaniement du réseau restant à construire.

D'après cette Convention, lorsqu'une ligne à livrer depuis le 1^{er} janvier 1871 empruntait une section des chemins de fer construits et livrés par la Société et pour lesquels elle recevait une part des recettes, cette section était néanmoins comptée une seconde fois dans la longueur kilométrique qui servait de base au partage des produits.

Ce mode de procéder ne pouvait être maintenu, lorsque l'État admettait le paiement à la Société d'un prix fixé par kilomètre de ligne livrée.

En fixant pour le mesurage des lignes comme points extrêmes, les aiguilles qui relient les lignes nouvelles à celles déjà en exploitation ou à construire par l'État, la nouvelle Convention dispose que ces sections ne sont plus portées en compte dans le calcul des sommes à payer à la Société.

Quant au réseau restant à construire, outre une modification au tracé de la ligne de Boom à Baesrode, la Convention distrait divers chemins de fer dont l'exploitation aurait été le moins productive. Ce sont les lignes de Blaton au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, de Marchiennes-au-Pont à Thuillies, de Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord), l'embranchement de Boom à Rumpst, certaines parties du chemin de fer de ceinture de Charleroi, les embranchements industriels de ce chemin de fer et de celui de Luttre à Châtelineau, le chemin de fer destiné à relier les embranchements industriels du Bassin calcaire de Tournay à la station de cette ville, les embranchements des carrières se reliant à la station de Vaultx et l'embranchement de Crèvecœur.

Par contre, la Société aura à construire les lignes suivantes qui n'étaient pas désignées dans la Convention du 25 avril 1870, savoir: Un chemin de fer de Couillet à Jamioulx et de Mettet à Acoz, la section de Tubize à Braine-l'Alleud, du chemin de fer de Tubize à Jodoigne, et celle d'Avelghem à la frontière du chemin de fer d'Audenarde vers Roubaix, décrétés l'un et l'autre par la loi du 23 mai 1876, des embranchements se détachant de la ligne du Luxembourg entre Watermael et Boitsfort et se dirigeant vers Tervueren, et un embranchement partant du sud de la station du Quartier-Léopold et se terminant à l'entrée du bois de la Cambre; enfin, un embranchement de Buvrinnes à Merbes-Sainte-Marie et de Merbes-Sainte-Marie vers Peissant.

Ces suppressions et modifications de lignes réduisent d'environ 125 kilomètres la longueur du réseau restant à construire.

D'autres stipulations de la Convention ont pour but d'assurer une meilleure exécution des lignes, de fixer le terme des concessions et de réaliser certaines améliorations dont l'expérience a fait reconnaître l'utilité.

Des considérations développées dans l'Exposé des motifs présenté à la Chambre et dans le rapport de la Section centrale il résulte que la nouvelle Convention est avantageuse aux intérêts publics et à ceux du Trésor, et qu'elle permettra à la Société de poursuivre et d'entamer activement des lignes depuis longtemps

(4)

décrétées, et dont l'achèvement est attendu avec une légitime impatience par les populations intéressées.

Les embranchements et raccordements que la Société est dispensée de construire pourront, d'après une disposition du Projet de Loi, être décrétés d'utilité publique.

Deux pétitions ont été adressées au Sénat à propos du projet soumis à ses délibérations.

Vos Commissions proposent leur dépôt sur le bureau pendant la discussion et ensuite le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Vos Commissions réunies, Messieurs, à l'unanimité des membres présents, estiment que cette transaction favorable à tous les intérêts, mérite l'approbation du Sénat comme elle a obtenu celle de la Chambre des Représentants. Elles ont en conséquence l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,
B^{en} PAUL BETHUNE.

Le Président des Commissions,
C^{te} DE MERODE WESTERLOO.