

(1)

(N° 195)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MAI 1906.

Projet de loi relatif au rachat des concessions de péages octroyées
à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le réseau des chemins de fer de la Flandre Occidentale comporte un développement de 181^{km}6, dont 14^{km}7 sont situés en France. Il est formé de la réunion de cinq concessions accordées : la première (Bruges à Poperinghe par Roulers, Courtrai, Menin et Ypres, avec embranchement d'Ingelmunster à Deynze) par arrêté royal du 21 mai 1845 ; la seconde (Poperinghe à la frontière française) par arrêté royal du 3 avril 1864 ; la troisième (Roulers à Ypres) par arrêté royal du 25 août 1864 ; la quatrième (section française de la frontière belge à Hazebrouck) par décret impérial du 19 décembre 1866, enfin la cinquième (Menin à Roulers) par arrêté royal du 14 octobre 1887.

La première concession fut donnée aux sieurs Richards, Hayter, Fearon, Cubitt et Chantrell ; ceux-ci en firent apport immédiatement à une société anonyme dont les statuts furent approuvés par arrêté royal du 4 juin 1845 et les autres concessions furent accordées à cette Société.

A l'époque de l'octroi de la première concession, le Gouvernement s'estima heureux d'accepter l'intervention des capitaux privés, venant même en partie de l'étranger, afin de voir réaliser divers grands travaux d'intérêt public que l'on avait perdu l'espoir de voir exécuter dans un avenir rapproché.

La plupart des lignes autres que celles de la Société de la Flandre qui sillonnent la province de la Flandre Occidentale avaient été construites également par voie de concession.

Mais à partir de 1870, l'État, tout en restreignant l'octroi de concessions, est entré dans la voie de la reprise de celles qu'il avait accordées précédemment.

En ce qui concerne spécialement la province de la Flandre Occidentale, il a repris, en 1878, les lignes de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Blankenberghe et à Heyst, de Thielt à Lichtervelde, d'Ostende à la frontière française vers Armentières et de Furnes à la frontière française vers Dunkerque ainsi que les sections de Wielsbeke à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport de la ligne d'Audenarde à Nieuport.

Il ne reste plus dans cette province, en fait de lignes concédées, que celles de la Compagnie de la Flandre Occidentale (1), qui forment des tronçons enchevêtrés dans les lignes de l'Etat et qui en constituent les compléments indispensables.

Ainsi que le Gouvernement l'a déjà dit à l'occasion de reprises précédentes, l'enchevêtrement de lignes importantes qui sont, comme dans le cas actuel, en quelque sorte le prolongement l'une de l'autre, fait naître à tout instant des désaccords entre les exploitants au sujet de questions de tarifs, de communauté de voies ou de gares, de règlement du service des trains. Cette situation constitue un obstacle à l'organisation rationnelle des services publics.

D'autre part, le résultat inévitable de la différence entre l'exploitation de l'Etat et celle des sociétés, de l'antagonisme entre les deux régimes, c'est l'impossibilité de faire jouir les populations desservies dans ces conditions de tous les avantages dont profitent celles situées sur le parcours des chemins de fer exploités par l'Etat.

A ces considérations se rattache celle relative au développement des relations internationales entre la France et la côte belge, relations qui rendent indispensable l'établissement de la double voie entre Bruges et Courtrai afin d'obtenir toute la sécurité nécessaire aux trains express qui circulent entre Paris et Lille, d'une part, Ostende, Blankenberghe et Heyst, d'autre part; or, le Gouvernement n'est pas en mesure d'exiger ce travail de la Compagnie de la Flandre Occidentale.

A ces divers points de vue, il a paru désirable au Gouvernement d'incorporer les lignes concédées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale dans le réseau de l'Etat.

Les actes de concession ne donnent point à l'Etat la faculté de reprendre ces concessions de sa propre autorité : en effet, ils ne renferment aucune clause réservant le droit de rachat à l'Etat (2).

Dans cette situation et dans l'état actuel de la législation, le Gouvernement ne pouvait donc arriver à la reprise qu'en traitant à l'amiable avec la Société.

La Compagnie a consenti à céder ses concessions à l'Etat, moyennant :

1° une annuité payable pendant la durée moyenne restant à courir des concessions (43 ans 26) et égale au revenu net de l'année 1905 (la dernière de son exploitation), plus une prime de 5 %;

(1) Abstraction faite des deux petits tronçons (de moins d'un kilomètre de longueur chacun), de Menin à la frontière française et de Comines à la même frontière.

(2) Cependant le contrat de concession de la ligne de Menin à Roulers renferme une clause de rachat (art. 4), mais cette clause n'est applicable qu'à l'expiration des concessions des autres lignes, c'est-à-dire le 31 décembre 1945.

2° le paiement du prix du matériel d'exploitation et des approvisionnements;

3° la reprise complète du réseau, c'est-à-dire la section française comprise.

L'annuité de rachat a été établie comme il suit :

recettes brutes de 1905, y compris la redevance payée par l'État du chef de l'usage des sections de Deynze à Thielt et d'Ypres à Comines et les recettes extraordinaires. fr.	4,442,859 64
dépenses d'exploitation (1), y compris l'intérêt à 1 1/2 % du capital de rachat du matériel de traction et de transport, de l'outillage, du mobilier et des approvisionnements indispensables à l'exploitation	2,371,658 65
Revenu net. fr.	2,071,200 99
Prime de 5 %	103,560 05
Montant de l'annuité. fr.	2,174,761 04

Après bien des résistances de la part de la Société, le Gouvernement a réussi à obtenir, à titre transactionnel, de porter aux dépenses d'exploitation, comme on l'avait fait dans l'établissement du prix de rachat du réseau Grand-Central Belge et de la ligne de Liège à Maestricht, l'intérêt à 1 1/2 % du capital à dépenser pour la reprise du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier; mais en ce qui concerne les approvisionnements, la Compagnie n'a consenti à voir porter en dépense que l'intérêt du prix des approvisionnements indispensables à l'exploitation.

Le principe des revendications de l'État au sujet de cette charge de l'exploitation a été indiqué aux pages 14 et 15 de l'exposé des motifs du projet de loi relatif au rachat de diverses concessions de chemins de fer (réseau du Grand-Central Belge, du Liégeois-Limbourgeois, etc., document parlementaire n° 160 de la session 1896-1897).

Quant à la fixation du prix de cession du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier, la Compagnie a demandé, comme condition de la transaction qu'elle consentait sur la question de la charge résultant de la fourniture de ce matériel, que ces objets lui fussent payés à raison de 60 % de leur prix d'achat justifié par les inventaires, tantième résultant de la fixation transactionnelle du prix de reprise du matériel, de l'outillage et du mobilier du Grand-Central Belge.

Cette proposition, combinée avec la déduction opérée sur les recettes par le fait de l'inscription dans les dépenses d'exploitation, comme il est dit

(1) La Compagnie imputait à un compte intitulé : « réfections et constructions nouvelles », le coût de certains travaux aux voies et au matériel qui, généralement, comportaient en même temps de l'entretien ou du renouvellement et du premier établissement; ces dépenses ont été ventilées et on a reporté aux frais d'exploitation la partie qui représente de l'entretien ou du renouvellement.

ci-dessus, de l'intérêt de 1 1/2 % du prix d'achat, par l'État, de ce matériel, outillage et mobilier, a pour effet de fixer définitivement le prix de reprise par l'État à 58.555 % du prix d'achat par la Compagnie : elle fut jugée acceptable après examen des conditions dans lesquelles la Compagnie assure l'entretien et le renouvellement de ces objets.

Les conditions du rachat, telles qu'elles sont exposées ci-dessus, ont été acceptées par le Gouvernement.

Elles ont fait l'objet d'une étude qui sera publiée en annexe.

Le paiement du prix de rachat a été convenu comme il suit :

a) d'abord l'État assurera, en lieu et place de la Société, le service des intérêts et de l'amortissement des obligations de celle-ci, et il prélèvera la somme nécessaire sur l'annuité de rachat ;

b) il fera ensuite sur cette annuité un second prélèvement destiné à allouer aux actions un intérêt de 3 % et à les rembourser au taux de 700 francs pendant la période de 43 ans, d'après un tableau d'amortissement à dresser ;

c) le surplus du montant des 43 annuités et la fraction de 0.26 au delà des 43 annuités seront escomptés au taux de 3 % et payés en capital, de même que le prix du matériel, de l'outillage, du mobilier et des approvisionnements. (Sur le surplus de l'annuité, escompté, il est fait les prélèvements mentionnés à la convention).

Supposé payable en capital, le prix de rachat s'établirait comme ci-après :

a) valeur, escomptée à 3 % au 1^{er} janvier 1906, de 43.26 annuités de 2,174,761 francs fr. 52,307,569 »

b) prix du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier 3,527,651 »

TOTAL. fr. 55,835,220 »

* * *

L'article 1^{er} du projet de loi a pour but d'approuver la convention conclue par le Gouvernement en vue du rachat des concessions formant le réseau de la Compagnie de la Flandre Occidentale.

Les articles 2 et 3 règlent les mesures financières relatives à l'exécution de la convention ; le crédit dont fait mention le § B du 2^o de l'article 2 comprend une somme de 6,150,000 francs pour le paiement des travaux et des fournitures de matériel immédiatement indispensables pour la bonne exploitation des lignes rachetées.

L'article 4 se rapporte aux mesures de comptabilité à prendre par le Gouvernement à l'égard des lignes reprises.

L'article 5 donne à celui-ci les pouvoirs nécessaires pour traiter de la cession de la concession française et régler les conditions de l'exploitation future de cette section.

Les articles 6, 7 et 8 autorisent, comme cela a été fait à l'occasion du

rachat des lignes Grand-Central Belge, Liégeois-Limbourgeois, etc., des dérogations à certaines dispositions législatives aux fins :

1° d'accorder l'exemption du droit d'enregistrement aux agents de la Compagnie qui seront obligés de solliciter la naturalisation ordinaire pour pouvoir être investis de fonctions publiques ;

2° de dispenser les ingénieurs de la Compagnie qui passeront en la même qualité au service de l'État, de justifier de la possession du diplôme légal d'ingénieur des constructions civiles ou d'ingénieur civil des mines, diplôme requis par l'article 48, § 3 de la loi du 10 avril 1890 sur la collation des grades académiques pour être admis à concourir pour le grade d'ingénieur dans une administration de l'État. (Ce diplôme n'est pas exigé pour l'exercice de fonctions semblables au service d'industries privées) ;

3° de régler, vis-à-vis de la caisse des veuves et orphelins du Ministère des Chemins de fer, la situation des agents de la Compagnie qui passeront au service de l'État.

Le personnel des fonctionnaires et employés actuellement attaché au réseau de la Flandre Occidentale comporte :

103 agents âgés de moins de 35 ans,

104 âgés de 35 à 55 ans,

40 âgés de 56 à 65 ans,

3 de plus de 66 ans, âge de la retraite au service de l'État.

La justification de ces dérogations a été donnée aux pages 8 et 9 du projet de loi relatif au rachat des lignes Grand-Central Belge, Liégeois-Limbourgeois, etc. (document n° 160 de la session 1896-1897).

*Le Ministre des Finances
et des Travaux publics,*

C^o DE SMET DE NAEYER.

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

JUL. LIEBAERT.

PROJET DE LOI.

WETSONTWERP.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances et des Travaux publics et Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes présenteront en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention conclue le 5 mai 1906 entre le Ministre des Finances et des Travaux publics et le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, Henry Vernet, Esq., et Francis R. Y. Radcliffe, Esq., K. C., respectivement président et membre du Conseil d'administration de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, d'autre part, en vue de la reprise, par l'État belge, des concessions de péages octroyées à la société prénommée.

ART. 2.

Afin d'assurer l'exécution de la susdite convention, il est ouvert :

1° Au Ministère des Finances et des Travaux publics :

A. Pour être rattaché au Budget de la Dette publique pour l'exercice 1906, dont il formera l'article 25^{bis}, un crédit de deux millions cent trente mille vingt-huit francs

LEOPOLD II,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op voorstel van Onzen Minister van Financiën en Openbare Werken en van Onzen Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Financiën en Openbare Werken en Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien zullen, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet aanbieden, waarvan de inhoud volgt :

ARTIKEL ÉEN.

Is goedgekeurd de overeenkomst, den 5^o Mei 1906 gesloten tusschen, eenerzijds, den Minister van Financiën en Openbare Werken en den Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien, en, anderzijds, Henry Vernet Esq., voorzitter, en Francis R. Y. Radcliffe Esq., K. C., lid van den Raad van Beheer van de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen, met het oog op de overneming, door den Belgischen Staat, van de vergunningen tot het heffen van vrachtprijzen aan voornoemde Maatschappij verleend.

ART. 2.

Om de uitvoering van voormelde overeenkomst te verzekeren, worden opengesteld :

1° Aan het Ministerie van Financiën en Openbare Werken :

A. Om te worden verbonden aan de Begroting der Openbare Schuld voor het dienstjaar 1906 en daarvan artikel 25^{bis} uit te maken, een krediet van twee millioen

nonante-neuf centimes (fr. 2,130,028.99), destiné à assurer en 1906 le service des obligations et des actions de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, tel qu'il est prévu à l'article VII, A, 1° et 2° de la convention.

B. Pour être rattachés au Budget des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1906 :

a) Un crédit de douze cent quarante mille cinq cent soixante-neuf francs (1,240,369 fr.) pour le paiement de la partie du prix de rachat à liquider en capital (art. VII, A, 3° et VIII, A de la convention);

b) Un crédit de trois millions cinq cent vingt-sept mille six cent cinquante et un francs (3,527,651 francs) pour le rachat du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier des lignes de la dite Compagnie (art. VI, 2°, et art. VII, B de la convention);

2° Au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes :

A. Pour être rattachés au Budget de ce Département pour l'exercice 1906 :

a) Un crédit de huit cent soixante-un mille francs (861,000 francs) pour le rachat des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication (art. VI, 3°, et VII, B de la convention);

b) Un crédit de cinquante mille francs (50,000 francs) pour abornement des lignes autres que celle de Menin à Roulers reprises en exécution de la dite convention;

B. Pour être rattaché au Budget des Dépenses extraordinaires de l'exercice 1906, un crédit de six millions cinq cent mille francs (6,500,000 francs) :

a) Pour le paiement des travaux et des fournitures de matériel immédiatement indispensables pour la bonne exploitation des lignes rachetées;

eenhonderd dertigduizend acht en twintig frank negen en negentig centiemen (fr. 2,130,028.99), bestemd om, in 1906, den dienst te verzekeren van de schuldbrieven en aandelen van de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen, zooals die dienst is voorzien bij artikel VII, A, 1° en 2° der overeenkomst.

B. Om te worden verbonden aan de Begrooting van Buitengewone uitgaven voor het dienstjaar 1906 :

a) Een krediet van twaalfhonderd veertigduizend vijfhonderd negen en zestig frank (1,240,369 frank), voor het betalen van het in kapitaal te vereffenen gedeelte van den afkoopprijs (art. VII, A, 3°, en VIII, A der overeenkomst);

b) Een krediet van drie miljoen vijf-honderd zeven en twintigduizend zeshonderd één en vijftig frank (3,527,651 frank), voor den afkoop van het trek- en vervoermaterieel, van het gereedschap en de meubelen der banen van voormelde Maatschappij (art. VI, 2°, en art. VII, B der overeenkomst);

2° Aan het Ministerie van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien :

A. Om te worden verbonden aan de Begrooting van dat Departement voor het dienstjaar 1906 :

a) Een krediet van achthonderd één en zestigduizend frank (861,000 frank), voor den afkoop van voorraad, goederen en in aanmaak zijnde voorwerpen (art. VI, 3°, en VII, B der overeenkomst);

b) Een krediet van vijftigduizend frank (50,000 frank), voor het aspalen van de krachtens voormelde overeenkomst overgenomen banen, ter uitzondering van de baan Meenen-Roeselare.

B. Om te worden verbonden aan de Begrooting van Buitengewone uitgaven voor het dienstjaar 1906, een krediet van zes miljoen vijfhonderdduizend frank (6,500,000 frank) :

a) Voor de betaling van de werken en van de leveringen van materieel die onmiddellijk onontbeerlijk zijn voor de goede exploitatie van de afgekochte banen;

b) Pour le remboursement à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale des dépenses effectuées par elle depuis la date à laquelle le rachat prend cours, tant en travaux de premier établissement qu'en achat et construction de matériel et d'outillage.

ART. 3.

Les dépenses rattachées au Budget des Dépenses extraordinaires en vertu de l'article 2 de la présente loi, sub 1°, littera B, et 2°, littera B, seront couvertes au moyen de l'emprunt.

ART. 4.

Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour arrêter, en recettes et en dépenses, les résultats de la gestion assurée par la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, pour compte de l'État, à partir du 1^{er} janvier 1906 jusqu'au jour de la prise de possession effective de ces chemins de fer par l'État et pour effectuer le versement du solde dans les caisses du Trésor.

Le Gouvernement est également autorisé à déterminer le mode de comptabilité à adopter jusqu'à la fin de l'année 1907 pour l'exploitation de ces chemins de fer.

Un compte spécial de gestion sera rendu aux Chambres en même temps que le compte de la gestion des chemins de fer de l'État.

ART. 5.

En cas de reprise par le Gouvernement français de la section de Hazebrouck à la frontière belge, concédée à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, ou en cas de transfert de la concession de cette section à une autre société avec l'approbation du dit Gouvernement, le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est autorisé à conclure des conventions en vue de régler les conditions de la reprise ou du transfert et celles de l'usage et de l'exploitation de ladite section.

b) Voor de terugbetaling aan de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen, van de uitgaven door haar gedaan sedert den dag waarop de afkoop aanvang neemt, zoowel aan werken van eersten aanleg als aan aankoop en aanmaak van materieel en gereedschap.

ART. 3.

De uitgaven, krachtens artikel 2 van deze wet, sub 1°, letter B, en 2°, letter B, aan de Begrooting van Buitengewone uitgaven verbonden, zullen door middel van de leening gedekt worden.

ART. 4.

De Regeering zal de noodige maatregelen treffen om, in ontvangsten en in uitgaven, de uitslagen vast te stellen van het beheer, door de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen voor rekening van den Staat verzekerd van 1 Januari 1906 tot aan den dag der werkelijke inbezitting van die spoorwegen door den Staat, en om het saldo in de Staatskassen te doen storten.

De Regeering is eveneens gemachtigd de wijze van boekhouding vast te stellen die tot het einde van het jaar 1907 voor de exploitatie van die spoorwegen zal worden gevolgd.

Eene bijzondere beheersrekening zal aan de Kamers worden overgelegd tegelijk met de beheersrekening van de Staatsspoorwegen.

ART. 5.

In geval van overneming, door de Franse Regeering, van het aan de Naamlooze Maatschappij der Spoorwegen van West-Vlaanderen vergunde baanvak Hazebrouck-Belgische grens, of in geval van overdracht, met de goedkeuring van die Regeering, aan eene andere maatschappij, van de vergunning van dat baanvak, is de Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen gemachtigd overeenkomsten te sluiten tot regeling van de voorwaarden der overneming of der overdracht en van die voor het gebruik en de exploitatie van dat baanvak.

ART. 6.

La naturalisation ordinaire des agents de nationalité étrangère attachés à l'exploitation des chemins de fer repris par l'État en vertu de la présente loi, sera exempte du droit d'enregistrement, pourvu qu'elle soit demandée dans les deux années de la promulgation de cette loi.

ART. 7.

Par dérogation à l'article 48, § 3, de la loi du 10 avril 1890 sur la collation des grades académiques, les agents portant le titre d'ingénieur dans les services techniques des chemins de fer repris par l'État en vertu de la présente loi, pourront éventuellement être dispensés de justifier de la possession du diplôme légal d'ingénieur des constructions civiles ou d'ingénieur civil des mines.

ART. 8.

Il pourra être dérogé, en ce qui concerne les agents des chemins de fer repris en vertu de la présente loi, qui passeront au service de l'État, aux dispositions du titre II de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques.

ART. 9.

La présente loi sera exécutoire à partir du jour de sa publication au *Moniteur*.

Donné à Paris, le 8 mai 1906.

ART. 6.

Gewoon burgerschap, verleend aan bedienden van vreemde nationaliteit die verbonden zijn aan den dienst van de krachtens deze wet door den Staat overgenomen spoorwegen, zal vrij zijn van het registratie-recht, mits het worde aangevraagd binnen de twee jaar na de afkondiging dezer wet.

ART. 7.

Met afwijking van artikel 48, § 3, der wet van 10 April 1890 op de begeving van academische graden, kunnen de bedienden die bij de technische diensten van de krachtens deze wet overgenomen spoorwegen den titel van ingenieur voeren, des voorkomend vrijgesteld worden van het leveren van het bewijs dat zij in het bezit zijn van het wettelijk diploma van ingenieur der burgerlijke bouwwerken of van burgerlijk mijn-ingenieur.

ART. 8.

Wat betreft de bedienden van de krachtens deze wet overgenomen spoorwegen, die in Staatsdienst overgaan, kan worden afgeweken van de bepalingen van titel II der wet van 21 Juli 1844 op de pensioenen voor geestelijken en burgerlijke ambtenaren.

ART. 9.

Deze wet is uitvoerbaar te rekenen van den dag van hare bekendmaking in den *Moniteur*.

Gegeven te Parijs, den 8^{en} Mei 1906.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Finances
et des Travaux publics,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Financiën
en Openbare Werken,*

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

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

*De Minister van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafien,*

JUL. LIEBAERT.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

J. VAN DEN HEUVEL.

*Le Ministre de l'Intérieur
et de l'Instruction publique,*

*De Minister van Binnenlandsche Zaken
en Openbaar Onderwijs,*

J. DE TROOZ.

Convention relative à la reprise, par l'État belge, des concessions de péages octroyées à la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Entre les soussignés,

de première part, le Comte **PAUL DE SMET DE NAEYER**, Ministre des Finances et des Travaux publics, et **JULIEN LIEBAERT**, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, agissant au nom de l'État belge;

de deuxième part, **HENRY VERNET**, Esq., et **FRANCIS R. Y. RADCLIFFE**, Esq., K. C., respectivement président et membre du Conseil d'administration de la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale, agissant au nom de cette Société;

a été faite la convention suivante, en vue de la reprise, par l'État belge, des concessions de péages octroyées à la Société de deuxième part.

ART. I.

La reprise comprend :

1^o les concessions des lignes suivantes :

a) en Belgique (1) :

Bruges à Poperinghe, par Thourout, Roulers, Courtrai, Menin et Ypres, avec embranchement d'Ingelmunster à Deynze, par Thielt ;

Poperinghe à la frontière française, dans la direction de Hazebrouck ;

Roulers à Ypres ;

Menin à Roulers ;

(1) Ces concessions ont été accordées par les arrêtés royaux ci-après rappelés, aux clauses et conditions des conventions et cahiers des charges également rappelés :

Bruges à Poperinghe, etc. : arrêté royal du 21 mai 1843, convention et cahier des charges du 19 du même mois ; arrêté royal du 4 février 1852, convention du 28 janvier 1852 ;

Poperinghe à la frontière : arrêté royal du 3 avril 1864, convention du 30 mars 1864 ;

Roulers à Ypres : arrêté royal du 25 août 1864, convention du 14 mars 1864 ;

Menin à Roulers : arrêté royal du 14 octobre 1887, convention du 12 juillet 1887 et cahier des charges visé dans cette convention.

b) en France (1), sous la réserve de ce qui est stipulé ci-après à l'article XI :

Hazebrouck à la frontière belge;

2° la remise ou cession à l'État de tous les terrains, ouvrages d'art, voies, bâtiments, ateliers, remises, dépendances, etc., affectés ou destinés à l'usage des chemins de fer mentionnés plus haut et de leurs dépendances, même les terrains et installations ci-dessus spécifiés non portés aux plans approuvés par le Gouvernement pour l'établissement de ces lignes. Sont seuls exceptés de la cession, les terrains acquis uniquement à titre d'excédents d'emprise, pour autant qu'ils soient situés en dehors des limites fixées par les plans de construction et d'abornement approuvés, et qu'ils n'aient pas été affectés ultérieurement ou ne soient pas destinés à l'usage des chemins de fer.

Sont aussi compris dans la cession :

a) le bâtiment occupé à Bruges par la direction de la Société prénommée, Marché du vendredi, n° 12 D, et rue du porc, cadastrés section D numéros 1488d et 1488e;

b) les terrains situés en la même ville, utilisés partiellement pour le magasin central et ses dépendances et cadastrés section C numéros 1451 f et 1452c.

Le Gouvernement réservera toutefois dans le bâtiment occupé actuellement par la Société, Marché du vendredi, n° 12 D, et mettra gratuitement à la disposition de celle-ci un local suffisant pour les bureaux de la liquidation, et ce pour une durée maximum de deux ans à partir de la date de la reprise effective des lignes par l'État;

3° la cession du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier des ateliers, stations, magasins, bureaux, remises, trains, enfin de tous objets mobiliers et outils quelconques appartenant à la Société concessionnaire et affectés ou destinés à l'exploitation des lignes, tels que ce matériel, outillage, mobilier, figureront à des inventaires qui seront dressés contradictoirement, indiquant la situation au 31 décembre 1905;

4° la cession des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication qui appartenaient à la Société à la date du 31 décembre 1905, tels que ces objets figureront aux inventaires qui seront dressés contradictoirement.

ART. II.

La reprise sera considérée comme conclue et effectuée à la date du 1^{er} janvier 1906, quelle que soit la date de la prise de possession effective des chemins de fer par le Gouvernement. Cette prise de possession devra avoir lieu dans un délai de deux mois à partir de la date de la publication de la loi approuvant la présente convention.

A partir du 1^{er} janvier 1906 et jusqu'à la prise de possession effective, la

(1) Cette concession a été accordée par décret impérial du 19 décembre 1866 aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges de même date.

Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale continuera provisoirement à exploiter le réseau pour compte de qui il appartiendra. Cette exploitation se fera dans des conditions normales, régulières et conformes aux précédents.

Un compte, arrêté à la date de la reprise effective, renseignera les recettes et les dépenses afférentes à cette période d'exploitation et déterminera le solde à remettre, de ce chef, par la Société, à l'État.

Les intérêts intercalaires sur les bénéfices de l'exploitation, calculés conformément à ce qui a été fait pour établir le prix de cession, seront portés au dit compte pour la durée de l'exploitation transitoire.

Les sommes revenant à l'État suivant compte définitif lui seront dues valeur au jour de la reprise effective, et payées avec intérêts à 3 %, à partir de cette date jusqu'à la date du paiement effectif.

Le paiement pourra être fait par versements successifs, mais il devra être entièrement soldé au plus tard dans les trois mois de la date de la reprise effective.

A partir de la date de la présente, l'État pourra procéder à la vérification des comptes relatifs à l'exploitation qui est effectuée pour son compte; cette vérification devra se faire sans déplacement des documents de la Compagnie.

ART. III.

Comme conséquence de la reprise, à partir du 1^{er} janvier 1906 l'État entrera en pleine possession et jouissance des lignes faisant l'objet des concessions, comme si ces concessions avaient pris fin par l'expiration de leur terme.

ART. IV.

Les terrains, voies, ouvrages d'art, bâtiments, ateliers, bureaux, remises, dépendances, etc., etc., seront livrés au Gouvernement dans l'état d'entretien où ils se trouveront au moment de la reprise, en pleine propriété, quittes et libres de toutes charges, conformément aux plans approuvés par le Gouvernement et y compris les agrandissements effectués depuis; il en sera de même pour les terrains, voies, ouvrages d'art, bâtiments, ateliers, bureaux, dépendances, etc., etc., non portés aux plans approuvés.

Pour toutes les lignes ⁽¹⁾, les titres de propriété en due forme, transcrits au bureau des hypothèques, et en outre, pour la ligne de Menin à Roulers, les procès-verbaux de bornage signés par les riverains, seront remis à l'État, au plus tard dans le délai de trois mois à compter du jour de la publication de la loi approuvant la présente convention.

⁽¹⁾ Il est entendu qu'il en sera de même pour le bâtiment situé à Bruges, Marché du vendredi, n° 12 D, et rue du porc et les terrains cadastrés section C, n° 1451 f et 1452 c, en la même ville.

ART. V.

L'État sera tenu, pour l'avenir, de l'exécution de toutes les conventions de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, concernant les relations de service, ainsi que des conventions avec les particuliers, pour autant que ces conventions aient été conclues conformément aux dispositions légales en vigueur.

La Société communiquera à l'État, dans le délai de deux mois à partir de la date de la présente, les conventions que l'État aura ainsi à exécuter; toute convention qui n'aurait pas été communiquée à l'État, par la Société, dans ce délai, sera formellement exclue de la reprise.

La Société s'engage à rapporter à l'État la décharge de toutes les conventions exclues de la reprise aux termes du présent article, et sera seule responsable envers les tiers des conséquences de leur caducité.

L'État ne reprend aucune des obligations incombant à la Société, de quelque chef que ce soit, quant au passé, sauf ce qui est dit à l'article X, premier alinéa.

ART. VI.

Le prix de la reprise est fixé comme il suit :

1° *du chef des concessions, etc. (art. I, 1° et 2°)*, quarante-trois annuités vingt-six centièmes (43.26) de deux millions cent soixante-quatorze mille sept cent soixante-un francs (2,174,761 francs), la première étant due pour l'année 1906;

2° *du chef du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier (art. I, 3°)*, la somme de trois millions cinq cent vingt-sept mille six cent cinquante-un francs (3,527,651 francs), étant entendu que cette somme sera éventuellement rectifiée d'après le résultat des inventaires à dresser pour la reprise de ces objets; le prix des objets trouvés en plus des quantités accusées par les relevés remis par la Société à l'État sera ajouté à raison de trente-huit trois cent cinquante-cinq millièmes pour cent (38.355 %) de leur prix d'achat accusé par les inventaires, et celui des objets trouvés en moins sera retranché à raison du même tantième de leur prix d'achat accusé par les inventaires;

3° *du chef des approvisionnements, des marchandises et des objets en fabrication (art. I, 4°)*, la somme qui résultera des inventaires à dresser pour la reprise de ces objets. Le prix de ceux-ci sera fixé par des délégués des deux parties ou par des experts à désigner par elles, un troisième expert devant au besoin être nommé par le président du Tribunal de première instance de Bruges.

ART. VII.

Le paiement du prix de la reprise se fera comme il suit :

A. *en ce qui concerne l'annuité de rachat (art. VI, 1°)* :

1° l'État prend à sa charge le service des intérêts et de l'amortissement

des trente quatre mille huit cent trente-quatre (34,834) obligations de cinquante francs (500 fr.) à l'intérêt de trois pour cent (3 %) de la Société, qui restent à amortir à la date du premier janvier mil neuf cent six d'après les tableaux d'amortissement.

Aussitôt après la reprise définitive des lignes, la Compagnie remettra à l'État : 1° lesdits tableaux d'amortissement originaux ; 2° une déclaration authentique mentionnant, par date des tirages effectués depuis le commencement de chaque emprunt, les numéros désignés à chaque tirage pour être remboursés ; cette déclaration sera fournie par le notaire dépositaire des minutes des procès-verbaux des assemblées générales des actionnaires de la Compagnie dans lesquelles les tirages ont eu lieu ; 3° les urnes contenant les numéros des titres non encore désignés pour le remboursement ;

2° à partir du premier janvier mil neuf cent six, l'État payera aux quarante-huit mille (48,000) actions ordinaires de la Société, un intérêt annuel de vingt et un (21) francs et remboursera ces titres à raison de sept cents francs (700 francs) par action, conformément à un tableau d'amortissement à dresser par le Département des Finances ; l'intérêt sera dû jusqu'à la date fixée pour le remboursement.

Le paiement des intérêts se fera le premier juillet et le deux janvier de chaque année ; le remboursement le deux janvier et pour la première fois le deux janvier mil neuf cent sept, l'un et l'autre à la Banque nationale, à Bruxelles, ou à ses agences en province. Toutefois, dans le cas où la loi approuvant la présente convention ne serait pas publiée au moins six semaines avant l'échéance du deux janvier mil neuf cent sept, les intérêts et le remboursement échus au premier juillet mil neuf cent six et au deux janvier mil neuf cent sept ne seraient payés que dans le délai de six semaines après la date de la publication de ladite loi.

Le tirage des numéros des titres à rembourser sera fait par l'État.

Les actions de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale recevront une estampille indiquant le taux de leur remboursement et le montant de l'intérêt annuel qui leur sera payé jusqu'à l'époque fixée pour leur remboursement d'après les résultats des tirages.

Les dépôts à faire entre les mains du caissier de l'État (Banque nationale) par les adjudicataires de travaux ou de fournitures à faire pour le compte de l'État pourront être faits en actions estampillées, au taux des obligations trois pour cent (3 %) de la caisse d'annuités dues par l'État.

A n'importe quelle époque, l'État aura la faculté de rembourser en une fois, à la valeur de sept cents francs (700 francs), toutes les actions qui n'auraient pas encore été désignées pour être remboursées par les tirages au sort annuels ; il sera tenu compte, éventuellement, des intérêts courus depuis le premier janvier précédent jusqu'au jour fixé pour le remboursement ;

3° l'État payera à la Société une somme de neuf cent nonante mille cinq cent soixante-neuf francs (990,569 fr.), valeur au premier janvier mil neuf cent six, déduction ayant été faite des sommes de deux cent cinquante mille (250,000) et de cinquante mille (50,000) francs, dont il sera question à l'article VIII ci-après. Ce paiement sera effectué, au choix du Gouvernement, en espèces

ou en titres de la Dette publique de Belgique trois pour cent (3 %), deuxième série, comptés au pair de leur valeur nominale, et dans le délai d'un mois à partir de la date de la reprise effective des lignes par le Gouvernement ;

B. — en ce qui concerne le prix du matériel, de l'outillage, du mobilier, des approvisionnements, marchandises, etc. (art. VI, 2° et 3°).

Le prix de ces objets sera payé, au choix du Gouvernement, en espèces ou en titres de la Dette publique de Belgique trois pour cent (3 %), deuxième série, comptés au pair de leur valeur nominale, dans les trois mois à partir de la date de la reprise effective des lignes par le Gouvernement et avec les intérêts à trois pour cent (3 %) à partir de cette date jusqu'à celle du paiement.

La Société ne sera tenue d'accepter les titres de la Dette belge pour les deux paiements dont il s'agit ci-dessus, que si le cours de ladite dette, à la bourse de Bruxelles, n'est pas inférieur à quatre-vingt-dix-neuf francs et cinquante centimes pour cent (99.50 %).

ART. VIII.

Sur la partie du prix de rachat mentionnée à l'article VII, A, 3°, l'État reliendra :

A. une somme de deux cent cinquante mille francs (250,000 francs) à titre de garantie :

1° que les lignes lui seront remises quittes et libres de toutes charges, comme il est dit à l'article IV, que les documents spécifiés au même article IV lui seront livrés et que la Société lui procurera la décharge des conventions visées à l'article V. Toute réclamation des chefs ci-dessus devra, à peine de déchéance, être produite par l'État dans le délai de deux ans après la remise complète des documents dont il est question audit article IV.

2° du remboursement à l'État de sommes qui seraient dues du chef d'accidents non réglés jusqu'ici.

À l'expiration du délai de deux ans ci-dessus fixé, la garantie de deux cent cinquante mille francs (fr. 250,000), déduction faite des sommes nécessaires pour faire face aux réclamations auxquelles la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale n'aurait pas satisfait relativement au 1° et de la somme à rembourser conformément au 2°, sera payée à la Compagnie sans aucun retard. Les intérêts de la somme de deux cent cinquante mille francs (fr. 250,000) seront payés semestriellement à la Compagnie ;

B. une somme de cinquante mille francs (50,000 francs), moyennant laquelle la Société sera exonérée de l'obligation de lui remettre les procès-verbaux de bornage des lignes autres que celle de Menin à Roulers.

ART. IX.

Tous les décomptes des services mixtes et internationaux, les comptes du chef des conventions avec les particuliers, de la communauté des stations, etc., afférents à l'exercice mil neuf cent cinq (1905) ou aux exercices précédents seront liquidés comme si la présente convention n'avait pas été

conclue; toutes les dépenses afférentes à la période antérieure au premier janvier mil neuf cent six et qui n'auraient pas été liquidées à cette date resteront à la charge de la Société.

En ce qui concerne les relations entre le réseau de l'État belge exclusivement et les lignes de la Compagnie de la Flandre Occidentale exclusivement, les décomptes liquidés antérieurement à la date de la présente ne pourront plus être rectifiés que du chef d'erreurs matérielles.

ART. X.

Les marchés conclus par la Société avec des tiers pour la fourniture des approvisionnements (rails, billes, charbons, etc.) et non terminés à l'époque de la reprise effective des lignes par l'État seront repris par celui-ci pour son compte.

La Société communiquera à l'État, dans le délai d'un mois à partir de la date de la présente, les contrats en cours, et, à partir de la même date, elle ne contractera plus de nouveaux marchés ou ne renouvellera pas ceux existants sans avoir obtenu l'assentiment préalable du Gouvernement.

La Société remettra à l'État, au moment de la reprise effective, celles de ses archives qui pourraient être utiles en vue de l'exploitation future. Si quelque difficulté s'élevait à ce sujet, elle serait soumise à deux experts; chacune des deux parties en nommerait un et, en cas de partage, il serait nommé un tiers expert par le président du tribunal de première instance de Bruges.

ART. XI.

La cession au Gouvernement belge de la concession de la section de Hazebrouck à la frontière belge n'est consentie que sous réserve de l'intervention directe ou de l'approbation du Gouvernement français. Afin de régler ce point, le Gouvernement belge se mettra en rapport avec le Gouvernement français en vue d'obtenir la reprise par celui-ci de la concession de la dite section. Dans le cas où ce dernier Gouvernement opérerait cette reprise, comme dans le cas où il approuverait le transfert de la concession à une autre société, le prix du matériel, du mobilier, de l'outillage, des approvisionnements, etc., rachetés par le Gouvernement français ou la société cessionnaire, reviendra à l'État belge.

ART. XII.

Par l'effet de la reprise par l'État des lignes concédées à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, cette Société sera libérée, à dater du premier janvier mil neuf cent six, de tous impôts au profit de l'État, relatifs aux immeubles et à l'exploitation cédés ou remis à l'État; celui-ci la garantit contre toutes poursuites du chef d'impôts quelconques au profit de la province ou des communes concernant les dits immeubles ou la dite exploitation. Toutefois, cette libération et cette garantie ne s'appliquent pas à l'impôt patente, seul impôt dont la charge incombera à la Compagnie du chef des bénéfices résultant du rachat.

ART. XIII.

La Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale procédera à sa dissolution et à sa liquidation immédiatement après la publication de la loi approuvant la présente convention et elle remettra à l'État, après la clôture de la liquidation, une expédition de l'acte authentique de cette clôture.

ART. XIV.

La présente convention sera soumise à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale et à celle du pouvoir législatif; elle sera nulle et non avenue et aucune des parties ne pourra s'en prévaloir vis-à-vis de l'autre si, d'une part, l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires n'est pas donnée au plus tard le dix juillet mil neuf cent six et si, d'autre part, celle du pouvoir législatif n'est pas obtenue au cours de la session législative de mil neuf cent six-mil neuf cent sept.

ART. XV.

Les frais de timbre du présent acte seront à la charge de la Société; ceux de l'enregistrement incomberont à l'État.

Fait en double à Bruxelles, le cinq mai mil neuf cent six.

(Signé) H. VERNET,

(Signé) C^{te} DE SMET DE NAEYER,

(Signé) FRANCIS R.-Y. RADCLIFFE.

(Signé) JUL. LIEBAERT.

