

# Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 23 DÉCEMBRE 1880.

---

Rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout; — crédits spéciaux pour ce rachat et pour travaux publics (1).

---

## RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. GUSTAVE JOTTRAND.

---

MESSIEURS,

La commission spéciale que vous avez chargée d'examiner le projet de loi portant autorisation d'opérer le rachat du chemin de fer de Lierre à Turnhout et allocation de crédits spéciaux au Département des Travaux publics et de la Justice à concurrence de 22,400,000 francs, a l'honneur de vous présenter le résultat de son examen.

*L'article premier* du projet est conçu comme suit :

« Le Gouvernement est autorisé à opérer le rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout. »

Cette proposition est la reproduction d'une partie de l'article premier du projet de loi dont la Chambre a été saisie le 10 août dernier et qui est devenu la loi du 26 août.

En votre séance du 14 août, à la suite d'observations formulées par MM. Demeur et Beernaert au sujet des conditions dans lesquelles le Gouvernement annonçait vouloir opérer le rachat, cette partie du dit article premier a été ajournée du consentement du Gouvernement.

---

(1) Projet de loi, n° 50.

(2) La commission était composée de MM. PIRMEZ, *président*; DEMEUR, DE ZEREZO DE TEJADA COOMANS, JOTTRAND, SABATIER et BEERNAERT.

Les observations présentées alors semblent bien fondées à votre commission ; mais de l'avis de leurs auteurs eux-mêmes elles ne doivent pas vous empêcher de voter en principe l'autorisation d'opérer le rachat du chemin de fer en question, à condition que ce vote n'emporte pas l'autorisation de rembourser à la Société concessionnaire le coût de l'établissement de sa ligne contre le simple abandon à l'État de la voie, des bâtiments de station et du matériel fixe.

Votre commission estime qu'il y a lieu pour l'État de persister à exiger que moyennant ce remboursement, pour lequel la Société concessionnaire mise en présence de la volonté de reprise formulée par l'État, a déclaré opter, la Société livre à l'État la ligne garnie du mobilier et du matériel roulant nécessaires à son exploitation, et dont le coût a été par elle compris dans le capital sur lequel lui a été payé à l'origine un minimum d'intérêt de 4 p. % l'an.

Les avis de juristes qui ont déterminé l'État à renoncer éventuellement à cette exigence, dans laquelle au début il ne voyait que l'application rationnelle de l'article 51 du cahier des charges du 10 janvier 1853 qui régit la concession de Lierre-Turnhout, sont susceptibles de réfutation.

Si l'accord ne peut s'établir entre l'État et la Société concessionnaire, sur ce que celle-ci doit livrer en échange du capital qu'elle réclame, le pouvoir judiciaire est seul compétent pour trancher le conflit.

Mais ce débat ne doit pas empêcher l'État de commencer de suite l'exploitation de la ligne qu'il reprend. Il a le droit d'entrer immédiatement en possession. Il le peut sans léser aucun intérêt. La Compagnie concessionnaire a actuellement pour tout revenu net une somme égale au minimum d'intérêt que l'État lui a garanti à l'origine, soit 172,000 francs chaque année. Elle n'est pas encore arrivée à encaisser cette somme au moyen des seuls bénéfices de son exploitation; l'État doit encore intervenir pour la parfaire.

L'État, reprenant l'exploitation, peut servir à la Société cette annuité intégrale jusqu'à solution, soit amiable, soit judiciaire, de la difficulté, et prendre dans l'entre-temps possession du matériel litigieux après expertise préalable et tous droits saufs. — Il ferait ainsi vis-à-vis de Lierre-Turnhout l'équivalent de ce qu'il a fait vis-à-vis d'Anvers à Rotterdam en prenant possession de cette ligne moyennant une annuité provisionnelle d'un million de francs *non réductibles*, et ce jusqu'à fixation définitive du capital à payer pour prix du rachat.

L'intérêt bien entendu de la Société concessionnaire lui commande d'accepter cette solution provisionnelle.

L'État pourrait aussi lui délivrer le capital des 172,000 francs calculé à 4 p. %, à l'exception de la somme jugée nécessaire pour couvrir les frais de mise de la ligne en parfait état et de reconstitution d'un matériel roulant en rapport avec les nécessités du trafic de la ligne, conformément aux articles 18, 19, 24, 25, 49 et 58 du cahier des charges.

Dans ces conditions, votre commission vous propose l'adoption de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi.

*L'article deuxième* comporte l'ouverture des crédits spéciaux suivants :

1<sup>o</sup> Pour le rachat du chemin de fer de Lierre à Turnhout. fr. 4,300,000 »  
 Cette somme est le coût originaire de l'établissement de ce chemin de fer, matériel roulant compris.

Votre commission vous propose de la mettre à la disposition du Gouvernement avec l'affectation ci-dessus ;

2<sup>o</sup> Pour achat de tout ou partie du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, des objets d'approvisionnement, matériaux de rechange, etc., des chemins de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout, acquisition du matériel nécessaire à l'exploitation de ces lignes ; extension du matériel roulant du réseau de l'État . . . . . fr. 9,000,000 »

D'après une communication faite à votre commission par le Gouvernement, ce crédit se décompose comme suit :

a. Rachat du mobilier, de l'outillage du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, achat du complément de ce mobilier et outillage, achat de locomotives, voitures et wagons ; 33 kilomètres à 45,000 francs. . . . . fr. 1,485,000 »

b. Rachat du mobilier, de l'outillage et du matériel roulant de la ligne de Lierre à Turnhout, achat du matériel complémentaire nécessaire pour l'armement de cette ligne, 37 kilomètres à 25,000 francs. . . . . 925,000 »

SOIT ENSEMBLE. . . . . fr. 2,410,000 »

réduits à 2,400,000 francs, chiffre rond.

c. Extension du matériel roulant, wagons à marchandises . 6,600,000 »

La majorité de votre commission vous propose de réduire provisoirement ce crédit à ce dernier chiffre.

Cette proposition est la conséquence de ce qui vient d'être dit au sujet des conditions de rachat de la ligne Lierre-Turnhout.

Votre commission ne saurait vous proposer l'ouverture d'un crédit de 925,000 francs pour l'armement de cette ligne, lorsqu'elle pense que l'État, moyennant les 4,300,000 francs, objet du crédit précédent, doit recevoir cette ligne tout armée.

Elle ne saurait davantage vous proposer l'ouverture d'un crédit de 1,485,000 francs pour l'armement de la ligne d'Anvers à Rotterdam, lorsqu'elle estime que cette ligne devrait également être livrée au Gouvernement tout armée, et qu'elle incline à croire que pour cette ligne, comme pour la précédente, l'État, par la remise à la Compagnie concessionnaire du produit de la capitalisation sur le pied de 5 p. % du revenu net des cinq années les plus profitables parmi les sept dernières, augmenté d'une prime de 15 p. /<sub>100</sub>, payera la ligne tout entière, voie et matériel de toute espèce.

Dans une note à annexer au présent rapport seront exposés les motifs à l'appui des deux résolutions qui précèdent.

Le § 3 de l'article deuxième du projet de loi est ainsi conçu :

« Pour travaux d'amélioration et d'extension sur les lignes d'Anvers à la  
 » frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout, construction sur le réseau  
 » de l'État, d'ateliers, de remises et de magasins pour les services de la trac-  
 » tion et du matériel de transport, travaux à exécuter dans les gares de for-  
 » mation, etc.; construction de gares industrielles sur des lignes à livrer à  
 » l'État en exécution des conventions du 25 avril 1870, et du 1<sup>er</sup> juin 1877,  
 » approuvées respectivement par les lois du 15 juin et du 26 juin 1877,  
 » expropriations et constructions . . . . . fr. 6,000,000

Votre commission vous propose l'adoption de ce crédit, suffisamment justifié par l'Exposé des motifs.

Les travaux d'amélioration et d'extension des lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout, figurent pour 2,000,000 de francs dans ce crédit global de 6,000,000 de francs, et cette somme, d'après un détail remis par le Gouvernement, se décompose comme il suit :

« Construction de la seconde voie entre Anvers et la fron-  
 » tière des Pays-Bas . . . . . fr. 675,000 »  
 » Agrandissement de la station d'Esschen . . . . . 700,000 »  
 » Travaux d'amélioration et d'extension des stations d'Eec-  
 » keren, Calmphout, Turnhout, etc., travaux de réfection et  
 » d'amélioration divers le long de la route . . . . . 625,000 »

Le doublement des voies sur la principale des lignes qui nous relie au royaume des Pays-Bas, est une nécessité reconnue également par l'État néerlandais; il se propose de commencer aussi immédiatement sur son territoire l'établissement d'une deuxième voie.

Cet État se félicite comme nous du développement de plus en plus considérable du trafic des voyageurs et des marchandises entre les deux pays; nous faisons des vœux pour que ce mouvement aille sans cesse en s'accroissant et le Gouvernement peut être assuré du concours de la Chambre pour toutes les dépenses qui tendront vers ce but.

Le surplus du crédit de 6,000,000 de francs doit être consacré pour 3,900,000 francs à l'amélioration de plusieurs gares déjà existantes, et, pour 100,000 francs à l'achat de terrains destinés à des gares nouvelles sur des lignes en construction. Le tout dans le but d'assurer aux intérêts industriels des facilités de trafic surtout pour le transport des marchandises pondéreuses : charbons, minerais, chaux, pierres à bâtir, etc., etc.

Déjà la loi du 26 août 1880 avait alloué pour cet objet un premier crédit de 2,000,000 de francs, mais les besoins croissent si rapidement que dès à présent il est indispensable de tripler la dépense projetée alors.

Le § 4 de l'article deuxième a pour but d'augmenter encore la sécurité des trains en marche. Il comporte un crédit de 2,500,000 francs.

C'est dans l'intérêt des voyageurs et du personnel roulant, le complément du crédit précédent.

Les appareils du système Saxby et Farmer qui permettent de concentrer en un même point le service de toutes les excentriques, aux bifurcations de lignes et notamment à l'entrée des grandes stations et ceux du système Siemens et Halske qui empêchent deux trains de se trouver engagés en même temps sur la même voie entre deux stations ont fait leur preuve. Le Gouvernement est résolu à en poursuivre énergiquement la généralisation.

Le crédit de 2,000,000 de francs alloué à cette fin par la loi du 23 mai 1880 va être épuisé ; il importe de le renouveler sans plus tarder.

Ces diverses demandes prouvent à la fois la prospérité croissante de nos voies ferrées, thermomètre certain de l'infatigable activité de nos populations, et la sollicitude éclairée avec laquelle le Département des Travaux publics sous l'intelligente direction de son chef s'attache à mettre notre grande entreprise nationale au rang des mieux outillées et des mieux gérées de toute l'Europe.

Les dépenses pour lesquelles il demande notre concours sont au plus haut degré rémunératrices pour le pays, qu'on le considère comme consommateur ou comme entrepreneur de transports ; elles ne seront jamais marchandées par les Chambres.

*Le § 5 de l'article deuxième* est relatif au Département de la Justice. Il comporte un crédit de 600,000 francs pour l'érection d'un asile d'aliénés à Fournai.

La population des établissements qui recueillent et soignent ces malheureux, s'est accrue dans des proportions considérables depuis 30 années. Elle est montée de 3,844 à 8,674 pensionnaires.

Tous les asiles sont encombrés ; cependant leur nombre, au lieu d'augmenter, tend à diminuer.

Il est urgent que l'État intervienne pour assurer ce service, véritablement d'utilité et parfois même de sécurité générale.

En sollicitant le crédit dont il s'agit ici, l'État ne fait qu'appliquer dans des proportions plus grandes, justifiées par les circonstances, un principe consacré depuis 1873 par la Législature, au moyen du vote de cinq crédits extraordinaires de 200,000 francs chacun, ayant la même destination que celui qui est sollicité aujourd'hui.

*L'article troisième* du projet a pour but de fixer les voies et moyens par lesquels il sera fait face à l'ensemble des crédits sollicités. — Conformément aux précédents, c'est à l'émission de titres de la Dette publique, ou de bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans, que le Gouvernement aura recours.

Comme conclusion de tout ce qui précède, votre commission vous propose unanimement de voter le projet de loi en substituant au libellé du § 2 de l'article 2 la rédaction suivante :

« § 2. Extension du matériel roulant du réseau de l'État, fr. 6,600,000 »  
et au chiffre total projeté, celui de . . . . . 20,000,000 »

*Le Rapporteur,*  
GUSTAVE JOTTRAND.

*Le Président,*  
EUDORE PIRMEZ.

## Chambre des Représentants.

---

SESSION DE 1880-1881.

---

### NOTE

Annexée au rapport de la Commission chargée de l'examen du projet de loi relatif au rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout, au rachat du mobilier, de l'outillage et du matériel roulant de ce chemin de fer, au rachat du mobilier et de l'outillage du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, etc.

---

L'article 51 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout est ainsi conçu :

« ART. 51. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.

» Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se ferait alors, au choix des concessionnaires, soit en capitalisant à raison de 4 p. % le revenu garanti par l'État, soit en calculant le revenu net des sept dernières années d'exploitation dont on retranchera celui des deux années les moins favorables, et en capitalisant à raison de 5 p. %, plus une prime de 15 p. %, la moyenne du revenu des cinq années restantes. »

Le même article du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas porte :

« 51° Le Gouvernement se réserve 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 du chemin de fer formant le prolongement, depuis la frontière néerlandaise jusqu'au Hollandsch-Diep, du chemin de fer d'Anvers à ladite frontière.

» Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin 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 du revenu

des cinq années qui resteront après ce retranchement sera capitalisée à raison de 5 p. % et on ajoutera une prime de 15 p. % »

Les délais après lesquels le Gouvernement s'est réservé de racheter ces chemins de fer sont expirés.

Le Gouvernement a manifesté sa volonté d'opérer le rachat.

Que doivent lui livrer les Sociétés qui exploitent ces chemins de fer ?

Peuvent-elles dire au Gouvernement : avant de vous livrer nos chemins de fer, nous allons enlever le mobilier des stations, l'outillage mobile, le matériel roulant ?

Ou bien ces objets sont-ils compris, comme la voie ferrée, dans les chemins de fer dont le rachat est autorisé par les cahiers des charges ?

Cette question se présente pour la première fois. Elle n'a jamais été examinée, ni dans les Chambres, ni devant les tribunaux.

Le Gouvernement, qui a repris de nombreux chemins de fer, n'en a repris encore aucun en vertu d'une clause semblable à celles que nous venons d'énoncer.

Une seule fois, il a racheté une concession de chemins de fer, celle de Dendre-et-Waes, en faisant usage de la faculté de rachat stipulée dans le cahier des charges ; mais ces chemins, étaient, depuis leur origine et en vertu de l'acte de concession, exploités par l'État lui-même ; il ne pouvait donc être question de savoir si le matériel, etc., était compris dans la faculté de rachat. La clause qui accordait cette faculté était d'ailleurs conçue, ainsi que nous le verrons, dans des termes tout autres que ceux indiqués ci-dessus.

S'il est vrai que la question se présente pour la première fois, il est certain qu'elle se présentera encore, et dans un temps prochain. La clause de rachat, inscrite dans la plupart des cahiers des charges de chemins de fer concédés en Belgique, est conçue dans des termes très variés, et il faut bien se garder de les confondre ; mais dans plusieurs cahiers des charges, elle est identique à celle d'Anvers à la frontière des Pays-Bas. La question a donc pour l'État une haute importance. La solution qu'elle recevra aujourd'hui sera naturellement appliquée aux autres chemins de fer dont la clause de rachat est conçue dans les mêmes termes.

En réalité, ce n'est donc pas seulement du matériel des 37 kilomètres de la ligne de Turnhout et des 33 kilomètres de la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas qu'il s'agit aujourd'hui.

Il y a plus de 250 kilomètres de chemins de fer auxquels la solution qui sera admise devra être appliquée. En évaluant le matériel, etc., à 20,000 francs par kilomètre, en moyenne, cela représente pour l'État plus de cinq millions de francs.

A l'origine, et pendant de longues années, le Département des Travaux Publics fut d'avis que l'État avait le droit, en rachetant les chemins de fer de Turnhout et celui d'Anvers à la frontière, d'entrer en possession, non seulement de la voie ferrée, mais aussi du matériel, du mobilier des stations, de l'outillage. Telle était encore, notamment, l'opinion du Ministre des Travaux Publics qui a précédé le Ministre actuel.

Des juriconsultes éminents, consultés dans ces derniers temps, la rejetèrent. Deux opinions furent exprimées par eux.

Suivant l'une, « le prix de rachat stipulé par l'article 54 du cahier des charges comprend la valeur du mobilier et de l'outillage, mais non celle du matériel roulant (¹) ». Il en résultait que l'État, en payant le prix stipulé au cahier des charges, pouvait exiger la délivrance du chemin de fer avec son mobilier et son outillage, mais non avec le matériel roulant.

Suivant une autre, la faculté de rachat du chemin de fer ne comprend ni le mobilier, ni l'outillage mobile, ni le matériel roulant (²). Le paiement du prix du chemin de fer ne donnerait donc à l'État aucun droit quelconque sur ces objets.

C'est cette dernière opinion que le Gouvernement accepte aujourd'hui et qu'il a demandé à la Chambre de consacrer.

La commission, au contraire, est d'avis que l'opinion première du Département des Travaux Publics est la seule admissible.

Elle a conclu dans ce sens en déposant son rapport sur le projet de loi, et la présente note a pour objet de justifier cette manière de voir.

D'après la commission, ce que le Gouvernement a la faculté de racheter, en vertu des articles ci-dessus reproduits et aux conditions qu'ils indiquent, c'est la voie ferrée avec ses stations, avec l'outillage fixe ou mobile, avec le matériel fixe et le matériel d'exploitation, avec les remises de ce matériel; en d'autres termes, c'est tout ce qui est nécessaire au transport des voyageurs et des marchandises, dans les conditions indiquées par les cahiers des charges des concessions.

Les raisons à l'appui de cette manière de voir sont au nombre de deux :

I. Le matériel, etc., fait partie du chemin de fer. Donc, il doit être livré à l'État avec la voie ferrée proprement dite, en exécution de la clause de rachat;

II. Le prix que l'État paye, en exécution de cette clause, comprend non seulement la voie ferrée, mais aussi le matériel, etc. Donc, l'État ne doit pas, outre ce prix, payer un prix pour le matériel, etc.; ce serait le lui faire payer deux fois.

Nous exposerons successivement chacune de ces deux raisons, en rencontrant les objections qu'elles ont soulevées.

## § I.

### LE MATÉRIEL, LE MOBILIER DES STATIONS ET L'OUTILLAGE FONT PARTIE DES CHEMINS DE FER QUE L'ÉTAT S'EST RÉSERVÉ DE RACHETER.

L'article 1614 du Code civil, placé sous le titre *de la vente*, dispose comme suit, en parlant de la chose vendue : « La chose doit être délivrée en l'état où elle se trouve au moment de la vente » ..... ; et, aux termes de l'article 1615 du même Code, « l'obligation de livrer la chose comprend les accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel. »

Voilà les principes. Appliquons-les.

(¹) Les consultations ont été publiées comme annexes au projet de loi déposé le 10 août 1880. (Session extraordinaire de 1880, n° 11. Voir p. 26.)

(²) Session extraordinaire de 1880, n° 11. Voir p. 28.

Au moment où s'opère le rachat par l'Etat des chemins de fer dont il s'agit, ceux-ci se trouvent munis de leur matériel, de leur outillage, etc. C'est un fait.

Et ces objets font partie du chemin de fer ; ils en sont l'accessoire ; ils sont destinés à son usage perpétuel. Pour le démontrer, prenons les conventions de concession et les cahiers des charges y annexés. Les règles sont les mêmes dans les deux cahiers des charges, qui ont été dressés à la même époque, en 1852. Qu'y voit-on ?

Les concessionnaires se sont engagés à construire et à exploiter les chemins. Il y a un minimum de convois par jour et le Gouvernement s'est réservé de déterminer le nombre et la classe des voitures dont les convois doivent se composer <sup>(1)</sup> ; le nombre des convois doit toujours être en rapport avec les besoins du commerce <sup>(2)</sup> ; les concessionnaires sont tenus d'entretenir, pendant toute la durée de la concession, le matériel d'exploitation aussi bien que le chemin de fer <sup>(3)</sup> ; s'il le laissent en souffrance, le Gouvernement, après les avoir mis en demeure, peut y pourvoir d'office, il peut tout saisir, y compris le matériel ; il peut proclamer la déchéance des concessionnaires et, dans ce cas, mettre tout en adjudication publique, y compris le matériel <sup>(4)</sup> ; enfin, à l'expiration de la concession, le Gouvernement, subrogé aux droits des concessionnaires, entre immédiatement en possession de la route et du matériel <sup>(5)</sup>. En un mot, depuis l'ouverture de la ligne, jusques et y compris le dernier jour de la concession, les concessionnaires sont tenus d'entretenir le matériel et, la concession expirée, de le livrer au Gouvernement. Sans doute, les concessionnaires ne sont pas tenus de conserver toujours sur la ligne les mêmes locomotives, les mêmes voitures ; ils peuvent, ils doivent remplacer par des locomotives et des voitures convenables celles en état de vétusté ; mais le maintien d'un matériel en rapport avec les besoins du service n'en est pas moins une des conditions essentielles du contrat de concession.

En présence de ces stipulations n'est-il pas vrai de dire que le matériel fait partie du chemin de fer, qu'il en est l'accessoire, qu'il est destiné à son usage perpétuel ?

Ici s'élève l'objection qui sert de fondement à la thèse contraire à celle que nous soutenons.

L'article 49 des cahiers des charges, tout en autorisant le Gouvernement à entrer en possession de la route et du matériel, à l'expiration de la concession, ajoute :

« Le prix, du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires. » Et l'on dit : puisque, à l'expiration de la concession, l'État doit payer le matériel, il doit aussi le payer en cas de rachat du chemin de fer.

Nous verrons tout à l'heure qu'il résulte du mode de formation du prix de rachat que ce prix comprend à la fois la valeur de la voie ferrée et celle du matériel.

(1) Cahiers des charges de Liège à Turnhout, article 11, et d'Anvers à la frontière, article 18.

(2) Idem, article 19.

(3) Idem, article 21.

(4) Idem, articles 21, 50 et 15.

(5) Idem, article 49.

Ici, nous établissons que le matériel est affecté à l'usage perpétuel du chemin de fer, qu'en conséquence il doit être livré avec lui et que l'État paie le matériel en payant le prix stipulé pour le rachat du chemin de fer.

On ne peut, en effet, comme on l'a fait, assimiler la vente d'un chemin de fer en exploitation à la vente d'une maison. Sans doute, celui qui vend une maison n'est pas censé vendre en même temps le mobilier qui la garnit. Le mobilier d'une maison n'en est pas l'accessoire ; il n'est pas destiné à son usage perpétuel. Le mobilier d'une maison est à l'usage de celui qui l'habite ; il est en rapport avec ses habitudes, avec ses besoins, avec ses ressources. Le propriétaire l'emporte quand il vend ou loue la maison et l'acheteur ou le locataire de la maison y apporte le sien. Tout autre est le matériel des chemins de fer. Celui-ci n'est pas à l'usage personnel des concessionnaires ; il est indépendant de leurs besoins, de leurs habitudes, de leurs ressources. Il est à l'usage du chemin de fer ; il est à l'usage des voyageurs et des marchandises ; il est affecté à un service public.

Si l'on voulait faire ici une comparaison, il faudrait assimiler le matériel d'un chemin de fer non au mobilier d'une maison, mais aux appareils d'un navire. Or, la vente d'un navire comprend tout ce qui sert à appareiller, le gouvernail, le mât, les antennes, les voiles, les ancres<sup>(1)</sup>, et même la chaloupe qui est employée pour aller du port jusqu'au navire<sup>(2)</sup>. De même, celui qui vend un chemin de fer, muni de tout ce qui sert à son exploitation, doit, à moins de stipulation contraire, livrer avec la voie ferrée le matériel, l'outillage, etc.

On fait une objection. On allègue que, dans les articles des cahiers de charges, autres que l'article 51, les mots « chemin de fer » sont toujours employés dans un sens restreint, comprenant la voie ferrée et ses dépendances, mais non le matériel. On ne peut admettre, dit-on, que, dans l'article 51, ces mots aient un sens différent de celui où ils sont employés partout ailleurs et qu'ils comprennent le matériel !

Cette objection repose sur une erreur qu'il suffira de constater.

Il est bien vrai que, dans bon nombre de leurs articles, les cahiers des charges, en parlant du chemin de fer, n'y comprennent pas le matériel. Il n'en pouvait être autrement. En effet, les cahiers des charges commencent par indiquer les conditions imposées aux concessionnaires pour la construction de la ligne. Pendant cette période de construction, le matériel n'existe pas et il va de soi qu'alors les mots « chemin de fer » ne comprennent pas le matériel ; mais bientôt les cahiers des charges parlent du chemin de fer et de son matériel, et, dans plusieurs dispositions, ils se servent des mots « chemin de fer » seuls, pour désigner le tout ensemble, la voie ferrée, les stations, le mobilier des stations, l'outillage, le matériel.

Ainsi, lorsque les cahiers des charges portent que les lois et règlements en matière de police des chemins de fer seront « applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession »<sup>(1)</sup>, les mots chemin de fer comprennent le matériel, car les lois et règlements sur la police des

(1) TROPLONG. *De la vente*, n° 522. — DALLOZ, *V° Vente*, n° 657.

(2) *Idem*.

(3) Cahiers des charges de Lierre-Turnhout et d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, art. 20.

chemins de fer sont relatifs non-seulement à la voie ferrée, mais aussi à la marche des convois, au droit de prendre place dans les voitures, etc.

De même, lorsqu'ils fixent « les tarifs du chemin de fer » et distinguent les classes de voiture <sup>(1)</sup>; lorsqu'ils autorisent le Gouvernement à assurer le service du télégraphe, « sans nuire au service du chemin de fer » <sup>(2)</sup>, lorsqu'ils parlent « des agents de l'administration chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception des droits de douane » <sup>(3)</sup>; lorsqu'ils interdisent l'établissement d'aucun péage sur le chemin de fer au profit de l'État, etc. <sup>(4)</sup>.

Les titres même des cahiers des charges, lorsqu'ils parlent « des clauses et conditions du chemin de fer à construire » comprennent le matériel dans les mots « chemin de fer », car ces clauses et conditions sont relatives à l'ensemble de l'entreprise.

Et si nous prenons la convention du 10 janvier 1853, avenue entre le Gouvernement et les concessionnaires de Lierre-Turnhout, nous y voyons que le Gouvernement accorde « un minimum d'intérêt annuel de 4 p. %, portant exclusivement sur le capital affecté à la construction dudit chemin de fer. » Or, comme nous le prouverons plus loin, les mots chemin de fer s'entendaient là du chemin de fer, y compris le matériel.

Autre objection.

Celle-ci est déduite de l'emploi, dans l'article 51 des cahiers des charges, du mot *rachat*. Un rachat, dit-on, ne peut avoir pour objet qu'une chose vendue ou cédée, une chose qui a été achetée par celui à qui on la rachète. Or, le matériel du chemin de fer n'ayant pas été vendu par l'État aux concessionnaires, on ne peut admettre qu'il soit l'objet du rachat.

Nous le reconnaissons, l'expression *rachat* est ici impropre; mais si l'on pouvait conclure de cette inexactitude d'expression que l'État, en usant de la faculté que lui reconnaît l'article 51, n'a pas le droit de se faire délivrer le matériel, il faudrait ajouter que cette inexactitude s'applique non-seulement au matériel, mais aussi au terrain qui forme la route, aux rails sur lesquels le matériel circule, aux stations dans lesquelles s'abritent les voyageurs, aux remises des locomotives et des voitures, en un mot à tout ce qui constitue le chemin de fer. Tout, en effet, a été acquis par les concessionnaires eux-mêmes, de leurs deniers; rien ne leur a été vendu par l'État. L'État ne pourrait donc pas même racheter le chemin de fer sans le matériel!

Et c'est à cela, en effet, qu'aboutissent les adversaires de la thèse ici défendue.

Ils disent : ce que l'État a le droit de racheter et ce qu'il rachète en vertu de l'article 51 des cahiers des charges, ce n'est pas le chemin de fer, c'est la concession des péages qu'il a accordée.

Le droit de percevoir des péages est la seule chose qu'il ait concédée, c'est la seule chose qu'il puisse racheter. Il n'a pas concédé la voie ferrée ni ses dépendances; les terrains destinés à être occupés par le chemin de fer et ses dépen-

(1) Cahier des charges de Lierre-Turnhout, article 50, et d'Anvers à la frontière, article 29.

(2) Article 41 des deux cahiers des charges.

(3) Cahier des charges d'Anvers à la frontière, article 40.

(4) Article 47 des deux cahiers des charges.

dances sont acquis au nom de l'État, ils sont sa propriété dès leur acquisition, il n'a pas à les payer lorsqu'il rachète la concession. De même, il n'a pas concédé le matériel; sur le matériel il n'a jamais eu de droit; s'il veut l'acquérir, il doit le payer<sup>(1)</sup>.

Ce raisonnement a le malheur d'être en contradiction avec les textes et de substituer à la convention qu'il s'agit d'interpréter, une convention conçue dans des termes tout autres que ceux employés par les parties contractantes.

Ce n'est pas le chemin de fer qui est concédé! Ce n'est pas le chemin de fer qui peut être racheté!

Et cependant les lois, les arrêtés royaux, les conventions, les cahiers des charges, tous les documents déclarent que c'est le chemin qui est concédé. L'objet de la concession, c'est le chemin de fer. De même, ce qui peut être racheté, c'est le chemin de fer.

C'est en vain que l'on prétend établir une distinction d'après laquelle, dès l'établissement du chemin de fer, l'État aurait un droit exclusif sur les terrains, tandis que les concessionnaires auraient un droit exclusif sur le matériel. En réalité, les terrains, le matériel et tout ce qui constitue le chemin de fer forment un ensemble sur lequel, pendant la durée de la concession, l'État et les concessionnaires ont chacun des droits d'une nature particulière.

Sans doute, les terrains sont acquis au nom de l'État; ils font partie du domaine public, de la grande voirie; mais est-ce à dire que, pendant la durée de la concession, les concessionnaires n'ont aucun droit sur les terrains? N'est-il pas vrai, au contraire, que, pendant la durée de la concession, le droit de l'État sur ces terrains est en quelque sorte nominal et que les concessionnaires ont le droit exclusif de s'en servir, à la seule condition de les employer à l'usage pour lequel ils ont été acquis?

Le matériel, il est vrai, n'est pas acquis au nom de l'État. Est-ce à dire qu'il ne fait pas partie du chemin de fer et que l'État n'a aucun droit sur le matériel? S'il en était ainsi, il faudrait dire que l'État n'a de droit que sur les terrains, seuls acquis en son nom, et qu'il n'a aucun droit sur les rails, sur les billes, etc., sur tout ce qui est acheté au nom des concessionnaires, en exécution de leur obligation de construire et d'exploiter le chemin!

Le matériel est, pendant la durée de la concession, dans les mêmes conditions que les rails, les billes, etc.; comme les rails, les billes, etc., il est placé sur le chemin pour son exploitation, à perpétuelle demeure, en exécution des engagements contractés par les concessionnaires vis-à-vis de l'État, propriétaire du chemin; les concessionnaires ont le droit, en même temps que l'obligation, de s'en servir; mais s'ils le laissent en souffrance, l'État a le droit de le saisir et même de le mettre en adjudication publique.

C'est à raison des dépenses faites pour l'acquisition et l'entretien du matériel, tout aussi bien qu'à raison des dépenses faites pour l'acquisition et l'entretien des terrains, que l'État accorde aux concessionnaires le droit de percevoir des péages. De même, c'est l'ensemble des droits qui appartiennent aux concessionnaires sur tout ce qui constitue le chemin de fer que l'État se réserve de racheter. Cette

---

(1) Voir p. 51 et 57 des consultations.

faculté de rachat, c'est la faculté, pour l'État, de se mettre aux lieu et place des concessionnaires, d'exercer tous leurs droits, moyennant le paiement d'une certaine somme, à fixer d'après les bases que déterminent les cahiers des charges.

Cette faculté porte sur tout ce que les concessionnaires ont dû acquérir et établir en exécution de l'obligation de construire et d'exploiter le chemin de fer. Elle porte par conséquent sur le matériel, aussi bien que sur la voie ferrée.

Une dernière considération sur ce point.

Dire que la faculté de rachat ne comprend pas le matériel, c'est dire que les conventions de concession n'ont pas prévu ce que le matériel deviendrait en cas de rachat, puisque, en dehors de l'article 51 des cahiers des charges, on ne trouve aucune stipulation sur cet objet.

Est-ce possible?

Comment ! l'État se serait réservé le droit, après vingt ans d'exploitation, de racheter le chemin de fer, à toute époque, sans même avoir à prévenir le concessionnaire, et il n'aurait pas songé à dire ce que deviendrait alors le matériel ! Il ne se serait pas réservé le droit de le racheter ! Cette supposition est inadmissible, surtout à une époque où il n'était pas facile comme aujourd'hui de faire confectonner en peu de temps un matériel de chemin de fer.

De même les concessionnaires auraient consenti à céder leur chemin de fer et ils n'auraient pas songé à stipuler l'obligation pour l'État de reprendre le matériel, avec la voie ferrée !

Cette supposition est non moins inadmissible, surtout lorsqu'il s'agit de concessionnaires n'exploitant aucun autre chemin de fer, comme c'était le cas ici.

Et ce ne sont pas seulement les concessionnaires de la ligne de Turnhout et de celle d'Anvers à la frontière des Pays-Bas qui auraient oublié cette stipulation, ce sont tous les concessionnaires de lignes de chemin de fer dont les cahiers des charges consacrent le droit de rachat dans les termes rappelés ci-dessus.

Si le droit de racheter le chemin de fer n'avait pas, dans la pensée des deux parties, compris le matériel, elles n'auraient pas manqué de s'expliquer sur le sort de celui-ci. A défaut de stipuler le droit ou l'obligation pour l'État de le reprendre en même temps que la voie ferrée, les parties auraient tout au moins constaté l'existence du droit que l'on invoque aujourd'hui, c'est-à-dire du droit pour les concessionnaires d'enlever le matériel et d'en disposer à leur gré.

L'absence de toute disposition particulière dans les conventions sur cet objet ne peut s'expliquer que d'une manière : le matériel, aux yeux des contractants, fait partie du chemin de fer que l'État se réservait de racheter ; il était compris dans la stipulation de l'article 51 des cahiers des charges.

C'est ce que nous avons démontré.

## § II.

LE PRIX STIPULÉ DANS L'ARTICLE 51 DES CAHIERS DES CHARGES COMPREND LA VALEUR DU MATÉRIEL COMME CELLE DE LA VOIE FERRÉE.

Les arguments qui précèdent s'appliquent uniquement à la disposition de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 51.

Ceux qui vont suivre sont puisés dans la seconde partie du même article.

Cette seconde partie n'est pas conçue dans les mêmes termes pour le chemin de Lierre-Turnhout et pour le chemin d'Anvers vers Rotterdam.

La société de Turnhout a un droit d'option pour la fixation du prix que l'État doit lui payer.

Elle a le droit d'exiger comme prix de rachat :

Soit le capital, à raison de 4 p. %, du revenu qui lui a été garanti par l'État ;

Soit le capital, à raison de 5 p. %, du revenu net moyen des cinq années les plus favorables parmi les sept dernières, plus une prime de 15 p. %.

Cette option revient à celle-ci :

Les concessionnaires ont le droit d'exiger comme prix de rachat :

Soit le capital qui a été affecté à la construction du chemin de fer, *y compris le matériel* ;

Soit le capital du revenu moyen annuel obtenu à l'aide du chemin de fer, *y compris le matériel*, — plus 15 p. %.

S'il en est ainsi, en d'autres termes, si, dans l'établissement du prix de rachat, on a tenu compte, d'un côté, du coût du matériel — de l'autre, du produit du matériel, — aussi bien que du coût ou du produit de la voie ferrée, il sera malaisé de continuer à prétendre qu'après avoir payé ce prix, l'État ne peut prendre possession du matériel en même temps que de la voie ferrée !

#### A. — *Premier mode de fixation du prix de rachat du chemin de fer de Lierre-Turnhout.*

Capitaliser, à raison de 4 p. %, le revenu garanti par l'État, qu'est-ce à dire ?

Pour l'intelligence de cette stipulation, il faut rappeler que, dans la convention du 10 janvier 1853, par laquelle les futurs concessionnaires s'engageaient à construire et à exploiter le chemin de fer de Turnhout, le Gouvernement, pour faciliter l'exécution de leurs engagements, consentait à leur garantir pendant un terme de cinquante ans, « un intérêt annuel de 4 p. % sur le capital affecté à la construction dudit chemin de fer ». Tout en fixant ce capital à cinq millions de francs, la convention disposait expressément que l'État ne pourrait être tenu de payer une somme plus forte que celle représentant 4 p. % du capital affecté à la construction de la ligne.

Lorsque cette convention fut soumise à l'approbation des Chambres, il fut reconnu que le chemin ne pouvait coûter 5 millions de francs.

« On demande à l'État, disait, le 16 mars 1853, M. Loos, représentant d'Anvers, une garantie d'intérêt de 4 p. % sur un capital de 5 millions, pour un chemin de fer qui en définitive ne doit pas coûter 2 millions et demi ; est-ce donc qu'on entend donner 8 p. % sur le capital réellement émis, ou bien verrons-nous se reproduire des opérations non au profit des actionnaires, mais de concessionnaires, où l'État garantit un intérêt sur un capital qui dépasse de plusieurs millions le capital réel ? » (1)

---

(1) *Annales parlementaires*, 1852-1855, p. 908.

« Il est avéré pour chacun de nous que le devis est exagéré, disait M. Ernest Vandenpeereboom. Demandeurs en concession, ministre, partisans, adversaires, tous en conviennent » (1).

Aussi, le lendemain, le Ministre des Travaux Publics, pour écarter ces objections, présenta un amendement qui est devenu l'article 2 de la loi autorisant la concession, et aux termes duquel la garantie d'intérêt ne pourrait porter que « sur le capital que le Ministre des Travaux Publics, à qui en appartiendra l'appréciation, aura reconnu nécessaire à l'exécution de l'entreprise et qui ne pourra, dans aucun cas, dépasser le chiffre de 5 millions de francs. »

C'est dans ces circonstances qu'une convention nouvelle, intervenue le 2 juin 1853, disposa que le minimum d'intérêt ne porterait que sur un capital 4,500,000 francs, affecté à l'exécution de l'entreprise et serait ainsi réduit à 172,000 francs de revenu annuel.

C'est à ces conventions des 10 janvier et 2 juin 1853 qu'est annexé le cahier des charges disposant que le rachat se fera, au choix des concessionnaires, soit en capitalisant à raison de 4 p. %, le revenu garanti par l'Etat...

Nous savons maintenant quelle est la portée de ces mots. Ils équivalent à dire que le prix du rachat sera égal au capital affecté à la construction du chemin de fer, selon l'expression de la convention du 10 janvier 1853, à l'exécution de l'entreprise, selon l'expression de la convention du 2 juin suivant.

Reste à savoir si le capital affecté à la construction du chemin de fer, le capital sur lequel porte le minimum d'intérêt et qui est en même temps le prix de rachat, comprend ou ne comprend pas le matériel.

Dans les conventions des 10 janvier et 2 juin 1853, les mots chemin de fer sont employés seuls; il n'y est pas fait mention du matériel, non plus que dans l'article 51 du cahier des charges.

Mais il est indiscutable que ces mots doivent s'entendre dans le sens large, c'est-à-dire, non comme indiquant la voie ferrée seule, mais l'ensemble de l'établissement, y compris le matériel.

Ici les preuves abondent.

Les discours prononcés par MM. Loos, Deschamps et Malou à la Chambre des Représentants, et, au Sénat, par MM. Michiels-Loos, Van Havre et Spitaels, ce dernier rapporteur, dans la discussion de la loi qui autorise la concession, montrent que le capital affecté à la construction du chemin de fer comprenait, d'après tous les orateurs, adversaires ou défenseurs du projet de loi, le coût non seulement de la voie ferrée, mais aussi du matériel (2).

(1) *Annales parlementaires*, 1852-1853, p. 919.

(2) M. Loos... Les demandeurs en concession prétendent, Messieurs, que le chemin de fer dont il s'agit coûtera 152,000 francs par kilomètre. Des évaluations que je considère comme exagérées ne vont qu'à 80,000 francs; mais voulez-vous avoir, Messieurs, un point de comparaison? Je vous citerai le chemin de fer d'Anvers à Saint-Nicolas, qui est parfaitement connu de beaucoup de membres de cette Chambre, chemin de fer qui traverse non pas des landes incultes, sans valeur, à peu près, pour les propriétaires, mais un pays parfaitement cultivé, je dirai presque un jardin continu.

Eh bien, j'ai ici le compte rendu de la situation de ce chemin de fer; il a coûté 4,500,000 francs,

Et c'est ainsi que l'a entendu le Ministre des Travaux Publics, lorsque dans la convention du 2 juin 1853, il a fixé le capital à 4,300,000 francs. C'est ainsi que l'ont entendu les concessionnaires eux-mêmes.

et il a 19 kilomètres; c'est-à-dire quelque chose de moins que 80,000 francs par kilomètre.

Voici ce que porte le bilan de 1851 :

« Construction du chemin de fer et dépendances :

» Section d'Anvers à Saint-Nicolas, avec son matériel d'exploitation et autres apports détaillés à l'article 7 des Statuts, 1,500,000 francs. »

Ainsi, 1,500,000 francs pour le matériel et l'établissement de la route d'Anvers à Saint-Nicolas; faites le calcul et vous verrez que ce n'est pas 80,000 francs par kilomètre. (*Annales parlementaires*, 1852-1853, p. 908.)

M. DESCHAMPS... La Chambre comprendra donc facilement qu'un chemin de fer de petites dimensions, comme celui d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas, avec un matériel en miniature, dans les conditions où il a été exécuté, alors que le prix des fers et le prix des bois étaient moins élevés qu'aujourd'hui, qu'un tel chemin ayant coûté 94,000 francs, celui de la Campine doit coûter au moins 100,000 francs par kilomètre... (*Annales parlementaires*, 1852-1853, p. 922.)

M. MALOU... Je crois que l'honorable membre n'est pas bien au courant de la construction des chemins de fer; il pense qu'on peut construire de grandes sections dans les conditions du chemin de fer du Pays de Waes. Il en est de cela comme des diligences où les roues doivent être en proportion avec les essieux et les caisses et réciproquement. Quand il y a de petits rails il faut un petit matériel, et toutes les dépenses sont proportionnelles. (*Annales parlementaires*, 1852-1853, p. 955.)

M. MICHELIS-LOOS... Il est démontré aujourd'hui que l'évaluation à 5 millions pour 58 kilomètres de chemin de fer dans la Campine, à simple voie, est une exagération.

Le chemin de fer d'Anvers à Saint-Nicolas, avec tout son matériel d'exploitation, a coûté 1 million 5 cent mille francs; la distance est de 19 kilomètres. C'est donc 78,947 francs, soit, somme ronde, 79 mille francs par kilomètre. A ce prix les 58 kilomètres de Lierre à Turnhout par Hérenthals, devraient coûter 5 millions. Et quelle différence entre la Campine et le Pays de Waes! (*Sénat*, 1852-1853, p. 500.)

M. le baron VAN HAVRE... Il est évident que les frais de construction d'un chemin de fer d'aussi peu d'étendue ne peuvent absorber un aussi énorme capital. Des hommes compétents ont soigneusement examiné et étudié le tracé, et ont trouvé que ces frais de construction n'atteindront pas la moitié du capital sur lequel, d'après l'exposé des motifs, les soumissionnaires demandent un minimum d'intérêt de 4 p. %.

Evaluation de M. le Borgne . . . . .	fr. 2,300,000
— Brouhoven . . . . .	1,654,030
Un ingénieur haut placé de la province d'Anvers . . . . .	2,000,000
Dandelin . . . . .	5,000,000
Supposant même 60 mille francs, les 58 kilomètres de Lierre à Turnhout coûteraient, mis en état d'exploitation . . . . .	fr. 2,500,000
Ajoutant pour matériel roulant . . . . .	450,000
Et pour frais généraux et d'administration . . . . .	250,000

Le capital d'établissement se trouverait fixé à . . . . . fr. 5,000,000  
(*Sénat*, 1852-1853, p. 501).

M. SPITAELS, rapporteur... Quant on veut parler du coût d'un chemin de fer, il est indispensable dans ce cas de bien préciser quelle est la fraction qu'on attribue aux terrains emprisis, quelle est la fraction qu'emportent les ouvrages d'art, quelle est la fraction de la voie, quelle est la fraction du matériel roulant, etc. (*Sénat*, 1852-1853, p. 503.)

En effet, les statuts de la Société, après avoir fixé à 4,500.000 francs le fonds social, représenté par 8,600 actions de 500 francs chacune, portent dans leur article 8 :

« MM..... ont fait apport à la Société de la convention verbale par laquelle M. Wythes, entrepreneur à Reigate, s'engage à construire le chemin de fer de Lierre à Turnhout, moyennant le produit de l'émission des 8,600 actions et des intérêts à en provenir, à satisfaire aux charges et obligations résultant de l'acte de concession et du cahier des charges, à faire l'avance du cautionnement, à payer aux actionnaires 4 p. % d'intérêt sur les versements des actions jusqu'à la mise en exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout; à faire face aux frais d'administration de la Société, également jusqu'à la mise en exploitation; **ET A FOURNIR LE MATÉRIEL D'EXPLOITATION.** »

Ainsi, le capital sur lequel l'État, par l'acte de concession, a garanti un revenu de 4 p. % et qui est admis en même temps comme prix de rachat du chemin de si les concessionnaires le veulent, c'est le capital affecté à la construction du chemin de fer, *y compris le matériel.*

Comment dès lors est-il possible de soutenir qu'en payant ce prix, l'État ne paie pas le matériel et n'a pas le droit d'en prendre possession ?

Dans le bilan imprimé de la Société que nous avons sous les yeux, on lit :

« Chemin de fer, matériel et dépendances... 4.500.000 francs. »

Comment la Société, en réclamant, pour prix du rachat, le capital affecté à la construction du chemin de fer, peut-elle dire : donnez-moi 4,500,000 francs et je vous livre le chemin de fer sans matériel ?

Qu'il soit permis d'ajouter ici une considération qui, bien qu'étrangère à la question de droit, montre combien le rachat est favorable à la Société de Turnhout.

Cette société est débitrice de l'État d'une somme de près de trois millions de francs, et le rachat aura pour effet non seulement le paiement du prix de 4,500,000 francs, mais aussi de libérer la Société de cette dette de trois millions.

En effet elle a reçu de l'État, du chef de la garantie du minimum d'intérêt, des sommes qui, jusques et y compris l'année 1878, s'élèvent à fr. 2.808,604-52 (1).

(1) Le relevé annuel des paiements jusqu'en 1867 se trouve dans le rapport du 20 juin 1871 sur le projet de loi modifiant la base de la liquidation du minimum d'intérêt. (Session de 1870-1871, n° 177, page 6.) Il s'élevait à cette époque à la somme de fr. 1,955,558-57.

Depuis lors il a été payé :

Pour l'année 1868 . . . . .	fr.	146,120 00
— 1869 . . . . .		142,011 25
— 1870 . . . . .		151,419 95
— 1871 . . . . .		92,175 97
— 1872 . . . . .		74,669 85
— 1873 . . . . .		66,858 48
— 1874 . . . . .		66,687 05
— 1875 . . . . .		50,274 00
— 1876 . . . . .		45,570 63
— 1877 . . . . .		26,771 55
— 1878 . . . . .		57,709 68
Total . . . . .		<u>2,808,604 52</u>

Ces sommes sont remboursables à l'Etat.

D'après la convention du 1<sup>er</sup> mars 1870, qui a modifié les conditions primitives du règlement du minimum d'intérêt, ce remboursement doit commencer le jour où les recettes brutes atteindront 509.000 francs par an.

Ce jour est prochain, s'il n'est arrivé, puisque, déjà avant l'ouverture du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, qui emprunte la section de Lierre à Herenthals, c'est-à-dire plus de la moitié de la ligne de Turnhout, les recettes ont atteint, en une année, 467,000 francs.

Or, lorsque les recettes annuelles dépassent 509,000 francs, la Société doit verser au trésor 65 p. % des excédants, « à titre de remboursement, et à concurrence des sommes payées par l'Etat, pendant les années antérieures, du chef de la garantie d'intérêt. »

Et, comme nous l'avons dit, l'Etat, en rachetant la ligne, exempte la Société de l'obligation de faire ces remboursements !

*B. — Deuxième mode de fixation du prix de rachat du chemin de fer de Lierre à Turnhout. — Mode unique de fixation du prix de rachat du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas.*

En fait, ce second mode n'a pas été choisi par la Société de Lierre à Turnhout, mais elle était en droit de le choisir et il n'est donc pas indifférent de vérifier, pour la solution de la question qui nous occupe, si ce second mode de calculer le prix de rachat du chemin de fer, comprend la valeur du matériel.

Au surplus, ce second mode est le seul qu'admette le cahier des charges d'Anvers vers Rotterdam, et ce que nous allons dire est applicable aux deux chemins de fer.

Ici, pour fixer le prix de rachat, on commence par relever le revenu des sept dernières années d'exploitation ; puis, on prend la moyenne des cinq meilleures de ces années ; ensuite, on augmente cette moyenne de 15 p. %, et enfin on capitalise le tout à raison de 5 p. %.

C'est le capital ainsi établi qui constitue le prix du rachat.

Le revenu de l'exploitation, qui sert de base à la formation de ce capital, est, à peine est-il besoin de le constater, le produit du chemin de fer, *y compris le matériel*.

L'Etat payant le prix ainsi établi, comment concevoir qu'il n'aurait pas droit au matériel aussi bien qu'à la voie ferrée ?

Comment admettre, à moins d'une stipulation formelle, qu'il doive, pour entrer en possession du matériel, payer un prix supplémentaire ?

Entre le prix stipulé et l'objet racheté, il y a un rapport nécessaire. Du moment où l'acheteur paie le capital du revenu du matériel aussi bien que de la voie ferrée, n'est-il pas évident que, moyennant ce paiement, le vendeur doit lui livrer le matériel avec la voie ferrée ?

Pour soutenir le contraire, on se fonde sur l'article 49 des cahiers des charges, dont nous rappelons le texte complet :

« A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement

sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque.

» Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires. »

Et l'on dit : « le rachat n'est autre chose que l'extinction anticipée de la concession, avant le terme convenu (¹) ». D'où l'on conclut que l'État doit, en cas de rachat, payer pour le matériel un prix spécial, à dire d'experts.

Pour être logique, il faudrait au moins dire aussi qu'en cas de rachat, l'État a le droit d'entrer en possession du matériel, sauf à le payer ; et, cependant, on sait que la société d'Anvers-Rotterdam s'est refusée à livrer aucun matériel à l'État !

Quoi qu'il en soit, de ce que le cahier des charges stipule que le concessionnaire, après avoir exploité le chemin de fer pendant toute la durée de la concession, reçoit, au moment où il l'abandonne à l'État, le prix du matériel, on ne peut conclure que, quand l'État rachète le chemin de fer et en paye le prix, le concessionnaire, en l'absence de toute disposition du cahier des charges, a droit, outre ce prix, à un prix distinct pour le matériel.

Sans doute, l'État doit, en cas de rachat, payer la valeur du matériel. On ne conçoit pas que l'État rachetant un chemin de fer ne paye pas tout ce qui le constitue ; mais, nous l'avons vu, le prix qu'il paye, calculé d'après les produits de l'entreprise, comprend la valeur du matériel.

Ce prix représente à forfait tout ce que les concessionnaires auraient pu retirer du chemin de fer, s'ils en avaient conservé l'exploitation jusqu'à l'expiration de la concession, tout, y compris la valeur du matériel à laquelle lui donne droit, pour cette époque, l'article 49 du cahier des charges,

En recevant le prix stipulé au cahier des charges, le concessionnaire est désormais à l'abri de toute chance de diminution de revenu.

Bien plus, ce revenu est immédiatement augmenté d'une prime de 15 p. % et c'est le capital qui est payé au concessionnaire.

Cette prime, dit-on, ne représente que le « bénéfice estimé à forfait qu'eût donné le trafic progressif des années supprimées par le rachat de la concession. » Elle ne donne rien au concessionnaire en représentation du prix du matériel auquel il aurait eu droit à l'expiration de la concession (²).

En admettant qu'il en soit ainsi, il y a, en outre, pour le concessionnaire l'avantage de la capitalisation du revenu.

Cet avantage est bien supérieur à celui qu'il aurait retiré du paiement du matériel à l'expiration de la concession !

Si le rachat n'avait pas eu lieu, le concessionnaire aurait eu droit au revenu du chemin de fer, matériel compris, pendant la durée de la concession et à la valeur du matériel à l'expiration de celle-ci.

Par l'effet du rachat, il n'obtient pas seulement le revenu, estimé à forfait, du chemin de fer (matériel compris), pendant la durée de la concession. Ce revenu est capitalisé ! Et quel est l'effet de cette capitalisation ?

Cette capitalisation a pour effet qu'après avoir touché le revenu pendant toute

(¹) Voir les consultations, p. 56.

(²) Idem, pp. 28 et 29.

la durée qu'aurait dû avoir la concession, le concessionnaire a encore entre les mains, à l'expiration de cette durée, non-seulement le capital du matériel, mais le capital du chemin de fer, y compris le matériel !

Comment, dès lors, aurait-on pu, en même temps, avoir seulement la pensée d'abandonner le matériel au concessionnaire ou de lui en payer la valeur, au moment du rachat, ainsi qu'on aurait dû le faire à l'expiration du terme assigné à la concession, c'est-à-dire à dire d'experts ?

En agissant ainsi, on lui aurait attribué deux fois la valeur du matériel : une fois, la valeur à l'expiration du terme assigné à la concession, par la capitalisation du revenu qui en provient; une autre fois, la valeur au moment du rachat, c'est-à-dire soixante-dix ans avant l'expiration de ce terme, en lui permettant d'enlever le matériel ou en le lui payant à dire d'experts.

Cette considération est décisive. Elle n'a pas été entrevue par les auteurs des consultations données au Gouvernement. Ils déclarent qu'il n'existe aucune corrélation possible entre la capitalisation du revenu et le remboursement de la valeur du matériel. D'après eux, cette capitalisation serait le résultat d'une erreur <sup>(1)</sup>.

Etrange erreur, en vérité, qui se traduirait par des charges s'élevant à des millions de francs et qui, comme nous allons le voir, se serait reproduite, à maintes reprises, pendant de longues années !

Ici se place la réponse que nous avons à faire à l'un des arguments en apparence les plus sérieux des consultations données au Gouvernement.

« L'État, dit-on, a fait avec un grand nombre de compagnies des contrats, en vertu desquels il se charge de l'exploitation de la ligne concédée, moyennant une part de la recette brute. Ces sociétés n'ont évidemment pas de matériel à acheter, et, en cas de rachat de la concession, l'État, qui exploite, ne peut reprendre sans indemnité, un matériel qui fait absolument défaut. Et cependant, les contrats leur accordent, en général, une capitalisation dans les mêmes termes que ceux employés dans l'article 51 du cahier des charges d'Anvers-Rotterdam. Tel est le cas pour la concession de Dendre-et-Waes et pour la concession des chemins de fer Liégeois-Namurois.

» Il est donc bien certain que l'indemnité accordée par l'article 51 ne contient pas le prix du matériel <sup>(2)</sup>. »

Ici encore nous nous trouvons en présence d'une erreur matérielle qu'il suffira de signaler.

En fait, il n'est pas exact que les cahiers des charges des concessions de chemins de fer exploités par l'État lui-même, et dont les concessionnaires ne possèdent par conséquent aucun matériel, accordent, en cas de rachat, la capitalisation du revenu.

L'article 2 de la convention du 20 mai 1852, qui a accordé la concession du chemin de fer de Dendre et Waes, porte :

« Le Gouvernement aura la faculté, après une durée de vingt années de la con-

(1) Voir les consultations, p. 29.

(2) Voir les consultations, p. 38.

cession, de racheter celle-ci, en prévenant la compagnie quatre années d'avance. Ce rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit moyen des cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières, et cette annuité sera majorée de 15 p. % à titre de prime. »

L'article 3 de la convention du 1<sup>er</sup> mars 1873 portant concession des chemins de fer liégeois-limbourgeois est conçu dans des termes identiques.

Comme on le voit, le prix de rachat consiste ici dans une annuité calculée dans les mêmes conditions que celle qui sert de base à la fixation du prix de rachat des chemins de fer de Lierre-Turnhout et d'Anvers à la frontière des Pays-Bas ; mais cette annuité n'est payée que *pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession*. Elle n'est pas capitalisée.

Et il faut le remarquer, ce n'est pas seulement aux concessionnaires du chemin de fer de Dendre et Waes et liégeois-limbourgeois que l'on s'est borné à allouer, en cas de rachat, une annuité représentative du revenu présumé de la ligne pendant la durée de la concession, c'est à tous les concessionnaires de chemins de fer qui se sont engagés à construire leurs lignes sans assumer la charge de l'exploitation et qui, par conséquent, n'avaient pas à acquérir un matériel. Aucun d'eux n'a obtenu, pour le cas de rachat, la capitalisation du revenu. La règle a été invariablement suivie depuis l'origine des chemins de fer.

Il en a été ainsi pour :

Tournai-Jurbise (convention du 17 mai 1845) ;

Braine-le-Comte à Gand (convention du 9 mai 1861) ;

Hal à Ath et Tournai à la frontière de France (convention des 24 mai 1862 et 6 février 1863) ;

Plateaux de Herve (convention du 25 février 1869) ;

Welkenraedt à Bleyberg (convention du 12 avril 1869).

Cela est significatif. Cela indique le rapport qui existe entre la capitalisation du revenu accordée en cas de rachat et le remboursement du matériel.

Ce rapport est rendu plus manifeste encore lorsqu'on constate qu'au contraire, à tous les concessionnaires qui apportent le matériel, ou bien la capitalisation est accordée en cas de rachat, ou bien l'Etat s'engage, par une disposition expresse du cahier des charges, à payer, outre l'annuité représentative du revenu de la ligne pendant la durée de la concession, la valeur du matériel.

Dans la catégorie des chemins de fer dont les concessionnaires apportent le matériel, et auxquels la capitalisation du revenu de la ligne est accordée, figurent, avec Lierre-Turnhout et Anvers à la frontière des Pays-Bas :

Louvain à Hérenthals (convention du 7 août 1860) ;

Turnhout à la frontière des Pays-Bas (convention du 31 décembre 1864) ;

Gand à Audenarde (convention du 28 septembre 1853) ;

Saint-Ghislain à Ath (convention du 17 janvier 1856) ;

Péruwelz à la frontière de France (convention du 28 février 1863) ;

Liège-Maestricht (convention du 17 juillet 1856) ;

Anvers-Hasselt (convention du 7 mai 1862) ;

Vallée de l'Ourthe (convention du 27 juin 1862) ;

Spa à la frontière du Grand-Duché (id.) ;

Denderleeuw à Courtrai et Audenarde à Nieuport (convention du 28 février 1863);

Gand-Terneuzen (convention du 22 mai 1862);

Frameries-Chimay (convention du 5 mai 1862).

Dans la seconde catégorie, c'est-à-dire dans celle des chemins dont les concessionnaires ont droit, en cas de rachat, au remboursement du matériel sans avoir droit à la capitalisation du revenu de la ligne, figurent :

Marbehan-Virton (convention du 22 octobre 1868);

Audenarde à la frontière des Pays-Bas (convention du 28 octobre 1868);

Hasselt-Macseyck (convention du 14 mai 1870);

Anvers-Gladbach (convention du 21 septembre 1869);

Termonde-Saint-Nicolas (convention du 14 mai 1870).

C'est à partir de l'année 1868 que l'on a accordé à des concessionnaires de chemins de fer le droit, en cas de rachat de leur ligne, au remboursement de leur matériel; mais dans ce cas, ainsi que nous l'avons dit, on ne leur a pas accordé l'avantage de la capitalisation du revenu; on s'est borné à leur accorder l'annuité pendant les années restant à courir sur la durée de leur concession.

En outre, pour tous ceux qui ont obtenu l'avantage du remboursement du matériel, on a réduit uniformément à 10 p. % la prime qui, en général, est fixée à 15 p. %.

Les règles suivies pour la fixation du prix de rachat peuvent donc se résumer de la manière suivante :

Pour les concessionnaires qui n'exploitent pas eux-mêmes, c'est-à-dire qui n'ont pas de matériel :

Payment, pendant la durée qu'aurait dû avoir la concession, d'une annuité égale à la moyenne du revenu des dernières années de l'exploitation, augmentée d'une prime au minimum de 15 p. %.

Pour les concessionnaires qui s'engagent à exploiter leurs lignes et par conséquent à apporter un matériel :

Ou bien, capitalisation de la moyenne du revenu des dernières années de l'exploitation, augmentée d'une prime de 15 p. %;

Ou bien, payment, pendant la durée qu'aurait dû avoir la concession, d'une annuité égale à cette moyenne, augmentée d'une prime de 10 p. %, avec remboursement de la valeur du matériel (\*).

La prétention des sociétés de Lierre-Turnhout et d'Anvers-Rotterdam, qui est repoussée par la commission, ne tend à rien moins, comme on le voit, qu'à cumuler, pour la formation du prix de rachat, des avantages qui n'ont jamais été accordés que partiellement, savoir :

Revenu moyen augmenté d'une prime de 15 p. %;

Capitalisation de ce revenu ;

(\* Une fois, l'État s'est engagé à payer, en cas de rachat, outre le matériel roulant, *le mobilier et l'outillage* : c'est au concessionnaire de la ligne de Jemeppe à la Meuse (convention du 5 mai 1870); mais ce concessionnaire, lui aussi, ne devait recevoir, en cas de rachat, que des annuités représentatives du revenu de la ligne, pendant les années restant à courir sur la durée de la concession. Il n'avait pas droit à la capitalisation de ce revenu.

Payement de la valeur du matériel.

Ce cumul est impossible ; nous l'avons dit déjà : en réalité l'Etat payerait deux fois la valeur du matériel.

Il nous reste à répondre à un dernier argument.

Pour prétendre que, après avoir payé le prix de rachat du chemin de fer, tel que ce prix est fixé par l'article 51 du cahier des charges, l'Etat doit payer la valeur du matériel à dire d'expert, on invoque l'autorité des cahiers des charges adoptés en France, et qui, en effet, contiennent une disposition expresse ordonnant le remboursement du prix du matériel, etc. (1).

Mais cette disposition, bien loin de pouvoir être invoquée contre notre thèse, la confirme, au contraire, comme on va le voir.

---

(1) Voici comment étaient conçus les articles 53 et 54 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchement de Lille sur Calais et sur Dunkerque, annexé à la loi du 13 juillet 1843, qui a autorisé la concession, articles en vigueur en 1852 et qui énoncent la clause de rachat dans les termes admis généralement en France :

ART. 53. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 7 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

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

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 54 ci-après.

ART. 54. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionnés dans les articles 3 et 52.

Il entrera immédiatement en jouissance des chemins de fer, de toutes leurs dépendances et de tous leurs produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien les chemins de fer, les ouvrages qui les composent, et leurs dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus des chemins de fer, et de les employer à rétablir en bon état les chemins et toutes leurs dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la Compagnie le requiert, et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'Etat ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Sans doute, on peut admettre que, en 1852, quand furent dressés les cahiers des charges de Liège-Turnhout et d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, leurs rédacteurs avaient sous les yeux les cahiers des charges admis en France. En Belgique et en France, on a, pour la rédaction de la clause de rachat, suivi le même ordre d'idées. De part et d'autre, le texte indique l'objet du rachat, l'époque à laquelle commence pour l'État le droit de l'exercer et la manière dont le prix sera établi.

Mais, sur chacun de ces points, on a admis en Belgique, en 1852, des règles différentes de celles consacrées en France et notamment, tandis que la clause française se termine en reconnaissant au concessionnaire le droit au remboursement du matériel, etc., cette clause disparaît dans le cahier des charges belges!

Cela n'est-il pas significatif? Pourquoi supprimer cette disposition si on voulait en consacrer le principe?

Mais on ne se borne pas, dans le texte belge, à supprimer l'avantage reconnu par le texte français au concessionnaire. On fait plus: on le remplace par d'autres avantages au moins équivalents!

Le concessionnaire français, en effet, a droit, en cas de rachat, au revenu moyen de la ligne, tel qu'il ressort des dernières années d'exploitation; mais il n'y a droit que pendant les années restant à courir sur la durée de la concession. L'annuité n'est pas capitalisée. Bien plus, le concessionnaire français n'a droit à aucune prime, ou plutôt, la prime pour lui n'est autre chose que le prix du matériel!

Comme on le voit, c'est au cumul des droits reconnus aux concessionnaires par les cahiers des charges français et des droits que leur accordent leurs cahiers des charges, du chef du matériel, qu'aboutit la prétention des sociétés de chemins de fer de Turnhout et d'Anvers-Rotterdam.

A quelque point de vue que l'on se place, cette prétention doit être écartée. En payant le prix de rachat, l'État a le droit de prendre possession du chemin de fer, avec le matériel tel qu'il se trouve, tel qu'il doit se trouver d'après les dispositions des cahiers des charges.

**A. DEMEUR.**

La note qui précède a été approuvée par la Commission, à l'unanimité de ses membres, dans sa séance du 15 janvier 1881.

