

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 AOÛT 1880.

Crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à la Législature a pour objet :

1^o L'allocation de nouveaux crédits spéciaux pour assurer la continuation régulière de divers travaux d'utilité publique décrétés par des lois antérieures ;

2^o Le rachat des concessions du chemin de Lierre à Turnhout et du chemin de Virton, ainsi que de tout ou partie du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, etc., de ces chemins et de la partie belge de celui d'Anvers à Rotterdam.

3^o L'allocation de crédits pour l'augmentation du matériel roulant du réseau et aussi pour les travaux d'amélioration, d'extension et d'installation à effectuer sur le réseau ainsi que sur les lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout ;

Les Chambres trouveront dans les explications qui vont suivre la justification des diverses dispositions de ce projet.

A. BATIMENTS CIVILS.

§ 1^{er}. *Enseignement normal primaire.*

Construction et amélioration de locaux, expropriation des terrains nécessaires. — Travaux. fr. 500.000

La loi du 4 août 1879, art. 1^{er}, § 53, a mis à la disposition du Département de l'Instruction Publique un crédit de 565,000 francs, pour l'amélioration et la construction de divers locaux nécessaires soit pour des écoles normales primaires déjà créées, soit pour sections normales à adjoindre à quelques écoles primaires.

Pour pouvoir entreprendre, cette année, de nouvelles constructions et améliorations, il faut une somme de 500,000 francs distribuée de la manière suivante :

École communale de Lierre : construction et appropriation . fr.	50,000
Section normale de Huy : construction et appropriation . . .	50,000
Construction d'une école normale à Namur (premier crédit) .	200,000
Construction d'une école normale à Verviers (premier crédit) .	200,000
Ensemble. . . fr.	500,000

§ 2. École normale des humanités à Liège.

Agrandissement et reconstruction partielle. — Expropriation des terrains nécessaires. — Travaux. fr. 450,000

Les bâtiments occupés par l'école normale des humanités, à Liège, sont devenus insuffisants, par suite de l'adjonction d'une section des langues modernes. Ils ne répondent du reste, en aucune façon, à leur destination et sont, en outre, dans de très mauvaises conditions de salubrité.

La démolition partielle des bâtiments existants et la construction de nouveaux locaux plus vastes comportent une dépense totale, tant en acquisition de terrains qu'en travaux, de 450,000 francs.

B. TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 3. Canaux houillers du Hainaut.

Élargissement du canal de Charleroi à Bruxelles et construction d'un canal de Mons aux embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles : — exécution des travaux et paiement des acquisitions et expropriations des terrains nécessaires à leur établissement fr. 500,000

La loi du 4 août 1879 a décrété, en principe, cet important travail et alloué pour l'exécuter un premier crédit. Le Département sera bientôt en mesure de l'entamer, du côté de Mons et aussi dans la crête de partage qui sépare le versant de la Sambre de celui de la Senne. Il importe qu'il dispose des fonds nécessaires pour solder régulièrement la dépense, tant des travaux proprement dits que des acquisitions et des expropriations de terrains à faire pour pouvoir les exécuter.

§ 4. Anvers. Installations maritimes.

Continuation des travaux et expropriations nécessaires pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut à Anvers. — Complément des crédits alloués par les lois du 4 août 1879 et du 23 mai 1880. fr. 5,000,000

Les travaux d'établissement et d'élargissement des quais de l'Escaut à

Anvers marchent avec rapidité. — Il est indispensable que le Gouvernement dispose, en temps opportun, des fonds nécessaires pour les poursuivre activement et pour solder le prix des importantes expropriations à faire pour l'établissement des nouveaux quais. — C'est dans ce double but qu'un crédit de 5,000,000 de francs est demandé.

§ 5. *Canal de Gand à Terneuzen.*

Travaux et expropriations nécessaires pour l'établissement, à Gand, à l'extrémité du canal de Terneuzen, d'un avant-port avec quais, cales et autres dépendances. Complément du crédit alloué par la loi du 4 août 1879, article 1^{er} § 24 fr. 1,500,000

Bien que les crédits alloués par des lois antérieures, pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, ne soient pas complètement absorbés, la nouvelle allocation demandée est nécessaire, dès à présent, pour l'exécution des travaux de l'avant-port de Gand, ainsi que pour payer le prix des immeubles à exproprier.

C. CHEMINS DE FER.

§ 6. *Rachat de la concession du chemin de Lierre à Turnhout, fr. 4,300,000.*

Ainsi que le Gouvernement l'a déjà déclaré à la Chambre, dans la séance du 25 février dernier, la reprise par l'Etat de la ligne d'Anvers à Rotterdam entraîne le rachat de la concession du chemin de Lierre à Turnhout.

Elle a été accordée, par un arrêté royal du 5 octobre 1853, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges en date du 10 janvier 1853, modifiées par une convention du 2 juin suivant.

L'article 51 du cahier des charges règle les conditions du rachat de la concession après vingt années d'exploitation; la ligne ayant été mise en service en 1855 ces conditions sont donc applicables aujourd'hui.

L'article 51 définit dans ces termes :

« 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'Etat, 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 revenu garanti a été fixé d'abord à 4 p. % d'un capital de cinq millions de francs par l'article 2 de la convention du 10 janvier 1853; il a été réduit ensuite par l'article 2 de la convention du 2 juin suivant, conçu comme il suit :

« La garantie de minimum d'intérêt stipulée à l'article 2 de la convention

» du 10 janvier 1853 ne portera que sur un capital de quatre millions trois
 » cent mille francs affecté à l'exécution de l'entreprise et sera ainsi réduite
 » à cent soixante et douze mille francs de revenu annuel.

Une convention du 1^{er} mars 1870, approuvée par la loi du 22 octobre 1871, est venue modifier ces dispositions. L'article 1^{er} en porte ce qui suit :

« L'ensemble de l'article 2 de chacune des conventions intervenues entre
 » le Gouvernement et la Société, sous la date des 10 janvier et 2 juin 1853,
 » approuvées par arrêté royal du 5 octobre de la même année est remplacé
 » par les dispositions suivantes, lesquelles seront exécutoires à partir du
 » 1^{er} janvier 1868 :

» L'Etat garantit à la Société, et ce pendant un terme de cinquante ans à
 » partir du jour de l'exploitation de la ligne entière, un minimum d'intérêt
 » annuel qui sera calculé et liquidé d'après les bases suivantes :

» A. Aussi longtemps que le produit brut annuel de l'exploitation n'ex-
 » cèdera pas 275,000 francs, il est expressément entendu que le minimum
 » d'intérêt sera fixé à 152,000 francs, chiffre qui ne pourra plus, dans aucun
 » cas, être dépassé, quelle que soit la recette brute effectuée.

» Pour tout accroissement de produit au-delà de 275,000 francs, la
 » quotité à prélever par la Compagnie, comme représentant ses dépenses
 » d'exploitation, est définitivement et invariablement fixée à 55 p. % de
 » ces excédents, quels qu'ils soient, et les 65 p. % restant sont attribués à
 » l'Etat, en déduction de la garantie à payer.

» Le minimum d'intérêt calculé sur ces bases, cessera d'être payé à la
 » Compagnie dès que la recette brute annuelle dépassera 509,000 francs.

» Tout excédent de recettes au-delà des dits 509,000 francs sera versé au
 » Trésor, dans la même proportion de 65 p. % des dits excédents, à titre
 » de remboursement et à concurrence des sommes payées par l'Etat, pendant
 » les années antérieures, du chef de la garantie d'intérêt.

.

Cette disposition nouvelle, portait le Département à croire que le texte de l'article 2 de la convention du 2 juin 1853 avait complètement disparu et qu'en conséquence c'était le chiffre de 152,000 francs et non celui de 172,000 francs qui, éventuellement, devenait la base du prix de rachat.

Des jurisconsultes consultés à ce sujet n'ont pas été de cet avis. Ils ont déclaré que la convention du 1^{er} mars 1870 ne modifiait que les bases de la liquidation du revenu garanti et qu'elle ne touchait en rien au taux de ce revenu.

Voici comment se peuvent résumer les raisons sur lesquelles ils appuyent cette manière de voir.

Les discussions, la correspondance, tous les documents relatifs à la loi du 22 octobre 1871, le texte même de cette loi montrent à l'évidence qu'il ne s'est, en 1871, jamais agi de modifier les bases du rachat mais seulement de régler certaines difficultés qui s'étaient élevées entre la Société et l'Etat

sur les modes d'établir le compte annuel des recettes et des dépenses, de calculer le revenu net de la ligne et de déterminer, chaque année, la somme due par l'Etat à titre de complément.

Pour échapper à ces difficultés, on est convenu de fixer, à forfait, le minimum de la recette brute à 275,000 francs, la dépenses à 255,000 francs, la recette nette correspondante à 20,000 francs, la somme à payer par le Trésor pour parfaire le minimum garanti de 172,000 francs, chaque fois que la recette brute est égale ou inférieure à 275,000 francs, à 152,000 francs; et de fixer, également à forfait, les réductions que cette somme de 152,000 francs doit subir lorsque la recette brute est supérieure à 275,000 francs.

Il n'y a absolument aucune relation à établir entre ce mode de calculer le supplément à fournir, chaque année, par l'Etat pour servir la rente du capital consacré à la construction de la ligne et le taux de la somme à payer, en cas de rachat, par voie de capitalisation au denier 25, du revenu garanti lors de la concession.

Le chiffre du revenu garanti, fixé à 172,000 francs par la convention du 2 juin 1855 à raison de 4 p. % sur un capital de construction vérifié de 4,300,000 francs, n'a pas été modifié. Cela n'est entré dans la pensée de personne. Il n'y avait aucune raison de le faire.

La convention de 1871 a simplement fixé, comme le dit la loi du 27 juillet 1871, les bases de la liquidation de la garantie d'intérêt.

Le Gouvernement croit que cette manière de voir est fondée, et que c'est la somme de 172,000 francs, capitalisée au denier 25, qui doit former le prix du rachat, le capital ainsi obtenu étant plus élevé que celui que donnerait l'autre mode d'établir le prix du rachat autorisé par l'acte de concession.

Le prix du rachat serait donc de 4,500,000 francs.

Voici quelles ont été les recettes brutes du chemin de fer de Lierre à Turnhout pendant les 7 dernières années.

Années.	
1873	fr. 406,017 72
1874	406,250 72
1875	431,501 54
1876	441,814 42
1877	467,659 50
1878	450,831 26
1879	438,659 52

En admettant que l'exploitation par l'Etat donne, à l'origine, une recette brute d'environ	fr. 450,000 »
et que la dépense d'exploitation soit de 75 p. % de cette recette, c'est-à-dire.	337,500 »
on aura pour le produit net une somme de	fr. 112,500 »

D'autre part.	112,500 »
à laquelle il faut ajouter la redevance due pour le parcours, sur la section de Lierre à Herenthals, des trains du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, ci	24,000 »
	<hr/>
ce qui donne le chiffre de fr.	136,500 »

notablement inférieur à l'ensemble des charges inhérentes au rachat.

Mais il est probable que l'incorporation de cette ligne dans le réseau de l'État aura pour conséquence une augmentation de trafic, et, il est permis d'espérer que le rachat du chemin de Lierre à Turnhout ne devra pas être considéré, pendant longtemps, comme une opération onéreuse pour le Trésor. Le crédit nécessaire au paiement du prix de ce rachat fait l'objet du paragraphe 6 de l'article 2 du projet de loi.

§ 7. *Rachat de la concession du chemin de fer de Virton* . . fr. 6,948.500

La Compagnie du chemin de fer de Virton peut être à même, dans quelques mois, de souder à la frontière française ses rails à ceux de la Compagnie de l'Est. Elle offre de céder sa concession à l'État, à partir du jour où ce chemin pourra être livré à l'exploitation sur toute son étendue.

S'il continuait à faire l'objet d'une exploitation indépendante, le chemin de Virton ne trouverait dans son trafic intérieur que des ressources insuffisantes. C'est des transports qui pourraient passer en transit sur ses rails qu'il devrait attendre des éléments de prospérité. Il ne pourrait vivre qu'en continuant à faire largement appel à la garantie de l'État, si des transports importants, qui passent actuellement par Arlon et Athus, ne prenaient pas la direction de Virton-Lamorteau.

La voie de Marbehan-Virton-Lamorteau étant plus courte que celle de Marbehan-Arlon-Athus pour les relations d'une grande partie de la Belgique avec une partie de l'Est de la France et de la Suisse, la compagnie concessionnaire a cru pouvoir compter sur un trafic considérable.

Elle pourrait être trompée dans cette attente. Quoi qu'il en soit, il n'est guère admissible qu'un tiers, exploitant 32 kilomètres, serve d'intermédiaire entre le réseau de l'État et celui de la Compagnie de l'Est.

Le Gouvernement croit donc qu'il est d'intérêt public de racheter cette concession et il demande les crédits nécessaires pour être à même de le faire.

Le projet de convention (annexe I), montre à quelles conditions ce rachat serait subordonné.

Quelques explications au sujet des clauses essentielles de ce projet sont nécessaires.

Aux termes de la convention relative à cette concession, le Gouvernement a la faculté de racheter la concession après l'expiration des quinze pre-

nières années d'exploitation (art. 12 de la convention du 22 octobre 1868); l'annuité de rachat doit être basée sur le produit net de la ligne, sans pouvoir être inférieure au revenu garanti au concessionnaire, ce revenu, la Chambre le sait, est de 275,000 francs.

Si on appliquait cette base, pour le calcul du prix, au rachat à partir de la mise en exploitation de la ligne sur toute son étendue, on aurait à tenir compte à la Compagnie de 90 annuités de 275,000 francs. Les 90 années de concession prennent cours du jour de cette exploitation complète.

La capitalisation de 90 annuités de 275,000 francs au denier 25 donne une somme de 6,675,500 francs.

C'est cette somme que le Gouvernement proposerait d'admettre comme prix du rachat, s'il ne fallait pas tenir compte de certains dommages que la Compagnie prétend avoir éprouvés par le fait de l'État et dont elle avait l'intention de demander la réparation par la voie judiciaire.

Ces dommages ont pour causes principales : la dépense plus considérable résultant du tracé imposé à la Compagnie pour la partie de son chemin comprise entre Marbehan et Virton et qui excède de 5 kilomètres environ le tracé qu'elle avait soumis à l'approbation du Département; la dépense supplémentaire que la Compagnie a été astreinte, — en vue d'un chemin qui ne sera pas construit, — à faire dans la traversée d'Ette⁽¹⁾; et le retard considérable apporté par le Gouvernement dans la décision qu'il avait à prendre au sujet de la partie du tracé comprise entre Virton et la frontière française.

Le Gouvernement croit tenir à la Compagnie compte de ces dommages, dans une juste mesure, en augmentant de 275,000 francs le prix du rachat et en l'exonérant de l'obligation de rembourser à l'État le coût d'une partie de chemin de 700 mètres environ de longueur comprise dans la station de Virton-Saint-Mard; cette section devait être commune au chemin d'Athus à la Meuse et au chemin de Virton, le Gouvernement la fait exécuter d'office au moyen du crédit mis à sa disposition par le § 42 de l'article 1^{er} de la loi du 4 août 1879.

D'autre part, si le prix du rachat est basé sur le minimum prévu par la convention de 1868, c'est-à-dire à une époque où il ne s'agissait pas encore de la ligne d'Athus à la Meuse, il est juste que la Compagnie n'ait pas l'obligation d'intervenir dans les dépenses de construction d'une station commune que cette ligne rend nécessaire.

A ces conditions et moyennant le paiement du matériel d'exploitation dont il va être parlé, la Compagnie aurait à renoncer à toute prétention, quelle qu'elle soit, du chef de la concession de péages qui lui a été octroyée.

Le prix du rachat suppose que le chemin sera complètement terminé; que, pour la section déjà exploitée, comme pour la section en construction, il sera satisfait, sous tous les rapports, aux cahiers des charges et aux plans

(¹) Il s'agit du chemin qui était projeté par la vallée de la Virc.

approuvés. On déduira de ce prix la valeur des travaux qui resteront à exécuter au moment où la ligne sera livrée à l'Etat. La valeur de ces travaux sera fixée par experts (art. 4 et 8 du projet de convention).

Le crédit nécessaire au paiement du prix de rachat fait l'objet du § 7 de l'article 2 du projet de loi.

§ 8. *Rachat de tout ou partie du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, des objets d'approvisionnement, matériaux de rechange, etc., des chemins d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, de Lierre à Turnhout et de Virton ; acquisition du matériel nécessaire à l'exploitation de ces lignes ; extension du matériel roulant du réseau de l'Etat fr. 8,500,000*

Anvers-Rotterdam.

En suite de la convention internationale conclue le 15 octobre 1879 entre la Belgique et les Pays-Bas, les deux Gouvernements ont notifié à la Société d'Anvers à Rotterdam qu'ils rachetaient, au 1^{er} juillet dernier, les concessions accordées sur leurs territoires respectifs. Ils ont pris possession, à cette date, des lignes exploitées par cette Compagnie.

Lorsque, pour la première fois, le Département des Travaux Publics, a pensé à exercer la faculté de rachat prévue par le cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, l'on a été frappé de cette circonstance que l'article 49 relatif à l'expiration de la concession, stipule que le prix du matériel doit être payé au concessionnaire, tandis que rien de semblable ne se trouve dans la clause de rachat ; on s'est demandé si le sens de celle-ci n'était pas que, moyennant le prix dont elle fixe les bases, le concessionnaire est tenu de remettre à l'Etat, non seulement la voie et ses dépendances, mais en sus tout le matériel d'exploitation.

Cette interprétation paraissait justifiée : la recette qui sert de base au calcul du prix du rachat ne peut être réalisée sans le matériel d'exploitation ; or, si le concessionnaire recoit l'équivalent des bénéfices de l'exploitation, il semble qu'il doive céder tout ce qui sert à la production de ces bénéfices.

La question a été successivement soumise par le Département et aussi par la Compagnie intéressée à plusieurs jurisconsultes.

Toutes les consultations (annexes II à VI) aboutissent à cette conclusion que la valeur du matériel d'exploitation doit être payée en sus du prix déterminé par la clause du rachat.

Le Gouvernement croit devoir admettre cette interprétation.

Le matériel d'exploitation se compose .

1° Du mobilier et de l'outillage mobile de la route, des stations, et de leurs dépendances ;

2° Du matériel de traction et de transport.

Le Gouvernement a acquis le mobilier et l'outillage mobile de la route et des stations de la partie belge du chemin.

Mais la Compagnie a désiré conserver son matériel roulant pour l'utiliser sur les autres lignes du Grand-Central-Belge. Elle ne consent à vendre à l'Etat que 50 wagons à huit roues.

Le Département ne pouvant acquérir de la Compagnie le nombre de locomotives, de voitures et de wagons voulus pour l'exploitation de cette ligne, il faut bien les commander à l'industrie.

Le crédit de 8,500,000 francs, objet du § 8 de l'article 2, comprend les sommes nécessaires pour ces commandes et pour le paiement à la Compagnie concessionnaire du mobilier, de l'outillage et du matériel racheté.

Lierre à Turnhout.

La question du matériel d'exploitation se présente pour le chemin de Lierre à Turnhout dans les mêmes conditions que pour le chemin d'Anvers vers Rotterdam et la solution doit être la même, c'est-à-dire que la valeur de ce matériel n'est pas comprise dans le prix du rachat déterminé conformément aux stipulations de l'article 51 du cahier des charges.

La compagnie concessionnaire n'a pas de motifs pour conserver ce matériel. Il devra être repris en même temps que la ligne et sa valeur sera déterminée par voie d'expertise.

La somme nécessaire au paiement de ce matériel est comprise dans le crédit qui fait l'objet du § 8 de l'article 2 du projet de loi.

Ce crédit prévoit en même temps une certaine extension de ce matériel.

Virton.

En ce qui concerne le chemin de Virton, l'article 12 déjà cité de la convention du 22 octobre 1868 stipule qu'en cas de rachat, l'Etat sera tenu, si le concessionnaire le demande, de reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement de la valeur, fixée à dire d'experts.

En sus du prix de rachat du chemin proprement dit, l'Etat paierait donc à la Compagnie le matériel en service sur la section actuellement en exploitation de Marbehan à Virton. La valeur de ce matériel serait déterminée à dire d'experts (art. 9 du projet de convention).

Les sommes nécessaires au paiement de ce matériel et ce qu'il faudra y ajouter pour assurer, dans les premiers temps, l'exploitation de la ligne entière, sont comprises dans le crédit qui fait l'objet du § 8 de l'article 2 du projet de loi.

Extension du matériel roulant.

Un crédit de 12 millions de francs a été alloué au Département par la loi du 23 mai dernier, pour l'extension et l'amélioration du matériel de traction et de transport. Par suite du renchérissement des matériaux, il n'a pas été possible de commander, au moyen de ce crédit, tous les wagons qu'on avait compté pouvoir demander.

D'autre part, à raison de l'augmentation constante du trafic, il est indis-

pensable de pourvoir à une nouvelle augmentation de l'effectif du matériel roulant.

Indépendamment de ce qui est nécessaire à l'armement des lignes d'Anvers vers Rotterdam, de Lierre à Turnhout et de Virton, le Gouvernement croit qu'il y a lieu de commander 50 locomotives et 1,000 wagons, et il a porté la somme voulue, à cet effet, au § 8 de l'article 2 du projet de loi.

§ 9. *Travaux d'amélioration et d'extension à effectuer 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 traction et du transport ; expropriations et constructions ; travaux à exécuter dans les gares de formation, etc. fr. 3,000,000*

Sur les lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout, divers travaux d'amélioration et d'appropriation devront être exécutés.

Certains travaux, notamment, seront la conséquence de l'intervention de deux administrations distinctes, dans le service de la ligne d'Anvers à Rotterdam, assuré jusqu'ici par une administration unique.

Le Gouvernement prévoit qu'il faudra consacrer une somme de 1,000,000 de francs aux ouvrages à exécuter sur l'une et l'autre des deux lignes dont il s'agit.

Parmi les améliorations les plus urgentes que reclame l'exploitation du réseau de l'État, on doit mettre, en première ligne, la construction de nouveaux ateliers, remises et magasins pour l'entretien et la conservation du matériel roulant. Un crédit de 2,500,000 francs a été alloué pour les travaux de cette catégorie par la loi du 23 mai dernier, mais il est insuffisant eu égard à l'importance de ces travaux et à la nécessité de leur imprimer une vive impulsion.

Il importe qu'il en soit alloué un nouveau de 1,000,000 de francs.

Certaines gares, telles que celles de Montigny, de Monceau, de Haine-Saint-Paul, de Schaerbeek, de Meirclbeke, d'Ans, d'Arlon, etc., sont destinées à jouer, dans le service du mouvement, un rôle de plus en plus considérable.

C'est dans ces gares que l'on réunit les wagons chargés dans une certaine région, pour en former des trains qui puissent faire de longs parcours, sans qu'on ait à en remanier la composition. C'est dans ces gares aussi que l'on décompose ces trains arrivés à destination.

Les trains directs c'est-à-dire ceux qui n'ont pas à desservir les stations intermédiaires, présentent cet avantage que la marchandise est rendue plus rapidement à destination et que le matériel de traction et de transport est moins fatigué par les manœuvres.

Il se peut que, parfois, la formation de ces trains directs ne permette point d'utiliser toute la puissance des locomotives. Mais l'utilisation complète de la force des locomotives n'est pas toujours l'objectif qu'il faut viser.

Former des trains moins lourdement chargés, mais marchant plus vite, conduire les wagons des lieux de chargement ou d'une gare très-voisine de ceux-ci aux lieux de déchargement ou à une gare très-rapprochée de ceux-là, sans s'astreindre à appliquer quelque mince fraction disponible de la force des locomotives aux transports en provenance ou en destination des gares intermédiaires, ce sont là des moyens d'obtenir, dans bien des cas, les résultats les plus satisfaisants à tous les points de vue.

Il importe que l'administration puisse, de plus en plus, mettre en pratique ce système de trains directs, surtout aux époques de la très grande activité du trafic ; mais pour cela il faut que, dans les gares où ces trains doivent être formés ou décomposés, le triage des wagons se puisse faire avec facilité. Les travaux à exécuter dans ce but sont, à raison de l'accroissement du trafic, nombreux et importants. Le Gouvernement propose d'y consacrer un premier crédit de 1,000,000 de francs.

Les sommes dont il vient d'être question forment le crédit de 3,000,000 de francs, objet du § 9 de l'article 2 du projet.

ART. 4.

Loyer provisionnel à payer à la Société d'Anvers-Rotterdam, pour le second semestre de 1880 ; et intérêts à payer éventuellement sur les prix de rachat des chemins de Lierre à Turnhout et de Virton. . . . fr. 600,000

Par l'article 15 de la convention internationale du 31 octobre 1879, entre la Belgique et les Pays-Bas, le Gouvernement belge s'est engagé à faire toutes les diligences nécessaires pour faire déterminer le prix du rachat tant des parties néerlandaises que de la partie belge du chemin d'Anvers à Rotterdam et à payer le prix total à la compagnie concessionnaire.

La part des Pays-Bas dans ce prix sera portée avec ses intérêts, en déduction des sommes que l'État néerlandais aura avancées pour ceux des travaux du canal de Gand à Terneuzen, qui sont à exécuter sur son territoire (art. 16).

Aux termes des cahiers de charges des concessions néerlandaise et belge, le prix du rachat doit être basé sur le revenu net des sept dernières années de l'exploitation par le concessionnaire.

Il n'était donc pas possible que ce prix fût établi au moment où cette exploitation prenait fin et il faudra même un délai assez long, avant que l'indemnité due à la Société concessionnaire puisse être définitivement arrêtée.

Cependant, il n'était pas équitable qu'en attendant la compagnie concessionnaire fût privée de tout revenu, et il a été convenu que le Gouvernement lui payera un loyer provisionnel jusqu'au moment où le prix du rachat pourra être réglé.

Ce loyer a été fixé à un million de francs par an, pour la partie belge et les parties néerlandaises du chemin de fer réunies.

Il sera payé par termes semestriels de 500,000 francs, le 1^{er} octobre et le 1^{er} avril, le premier terme est payable, le 1^{er} octobre 1880.

La Compagnie voulant répartir, entre les ayants-droit, les sommes qui lui seront ainsi payées, a demandé qu'elles lui restent définitivement acquises, quel que soit le prix du rachat. C'est afin que cela pût être admis, qu'elle s'est contentée d'un loyer d'un million, car elle est convaincue que le prix sera supérieur à 25 millions.

Sans rien entendre préjuger à cet égard, le Gouvernement a cru pouvoir acquiescer à cette demande.

Lorsque ce prix aura été déterminé, soit d'après les règles fixées par les cahiers des charges, soit d'après une méthode plus expéditive à admettre de commun accord et conduisant approximativement au même résultat, et lorsque les fonds nécessaires auront été alloués par la Législature, il sera fait un règlement de compte de la manière suivante :

Dans le cas où le prix du rachat dépasserait 25 millions de francs, en principal, le montant de ce prix serait porté au crédit de la société, valeur au 1^{er} juillet 1880.

Les sommes reçues à titre de loyer provisionnel seraient portées au débit de la société, valeur aux dates de leur encaissement, et il serait tenu compte de l'intérêt à 4 p. % de semestre en semestre, jusqu'au jour fixé pour le paiement du prix du rachat.

Si, contrairement aux prévisions de la Société, le prix du rachat n'était pas supérieur à 25 millions, ce prix lui serait payé avec les intérêts à 4 p. %, à partir du 1^{er} janvier ou du 1^{er} juillet qui suivrait le semestre pour lequel le dernier terme du loyer provisionnel aurait été payé.

Une somme de 500,000 francs destinée à permettre le paiement, au 1^{er} octobre prochain, du premier terme du loyer provisionnel, est comprise dans le crédit de 600,000 francs faisant l'objet de l'article 4 du projet de loi.

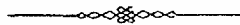
Il est possible que les prix du rachat des chemins de Lierre à Turnhout et de Virton ne puissent pas être liquidés, en tout ou en partie, le jour de la prise de possession de ces lignes par l'Etat et, dans ce cas, le Gouvernement aurait à tenir compte, aux compagnies concessionnaires, de l'intérêt des sommes dont le paiement serait en retard. En vue de cette éventualité, une somme de 100,000 francs a été comprise dans le crédit objet de l'article 4 du projet.

Le Ministre des Finances,

CH. GRAUX.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.



PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à opérer le rachat de la concession :

- 1° Du chemin de fer de Lierre à Turnhout;
- 2° Du chemin de fer de Marbehan à la frontière française par Virton.

ART. 2.

Des crédits spéciaux à concurrence de 30,698,500 francs sont ouverts au Département des Travaux Publics, pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après :

A. BATIMENTS CIVILS.

§ 1°. Enseignement normal primaire :

Amélioration et construction de locaux. —
Expropriation des terrains nécessaires et travaux fr. 300,000

§ 2. École normale des humanités, à Liège :

Agrandissement et reconstruction partielle.
— Expropriation des terrains nécessaires et travaux fr. 430,000

B. TRAVAUX HYDRAULIQUES.

§ 3. Canaux houillers du Hainaut. . . fr. 300,000
Elargissement du canal de Charleroi à Bruxelles et construction d'un canal de Mons

aux embranchements du canal de Charleroi à Bruxelles : exécution des travaux et expropriations nécessaires à leur établissement. Complément du crédit alloué par la loi du 4 août 1879.

§ 4. Anvers. — Installations maritimes. fr. 5,000,000

Continuation des travaux et expropriations nécessaires pour la reconstruction et l'élargissement des quais de l'Escaut à Anvers. Complément des crédits alloués par les lois du 4 août 1879 et du 23 mai 1880.

§ 5. Canal de Gand à Terneuzen. . . . fr. 1,500,000

Travaux et expropriations nécessaires pour l'établissement, à Gand, à l'extrémité du canal de Terneuzen, d'un avant-port avec quais, cales et autres dépendances. Complément du crédit alloué par la loi du 4 août 1879, art. 1^{er}, § 24.

C. CHEMINS DE FER.

§ 6. Rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout fr. 4,500,000

§ 7. Rachat de la concession du chemin de fer de Virton fr. 6,948,500

§ 8. Rachat 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, de Lierre à Turnhout et de Virton; acquisition du matériel nécessaire à l'exploitation de ces lignes; extension du matériel roulant du réseau de l'Etat fr. 8,500,000

§ 9. Travaux d'amélioration et d'extension à effectuer sur les lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout; construction sur le réseau de l'Etat d'ateliers, de remises et de magasins pour les services de la traction et du transport; expropriations et constructions; travaux à exécuter dans les gares de formation, etc. fr. 3,000,000

ART. 5.

Ces crédits seront couverts au moyen d'une émission de titres de la dette publique; ils pourront l'être provisoirement par des bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

ART. 4.

Un crédit de 600,000 francs est ouvert au Département des Finances et rattaché au budget de la dette publique de

l'exercice 1880, pour le loyer provisionnel à payer à la Société d'Anvers à Rotterdam, pour le second semestre de 1880, et les intérêts à payer éventuellement sur les prix de rachat des chemins de Lierre à Turnhout et de Virton.

ART. 5.

Les conventions qui se rattacheront à l'exécution de la présente loi seront enregistrées au droit fixe de 2 francs 40 centimes.

Donné, à Ostende, le 9 août 1880.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINTELETTE.

(16)

ANNEXES.

ANNEXE N° I.

REPRISE DU CHEMIN DE FER DE VIRTON.

Projet de Convention.

Entre le Gouvernement belge, représenté par MM. Charles Graux, Ministre des Finances. et Charles Saintelette, Ministre des Travaux Publics, d'une part ;

Et la Compagnie du chemin de fer de Virton, représentée par MM. agissant ensuite de d'autre part,

Il a été dit ce qui suit :

Le chemin de fer de Virton comprend :

1° La section actuellement en exploitation, qui prend son origine à la station de Marbehan de la ligne de Namur à Arlon, passe par Ethe et se termine à une station provisoire à Virton ;

2° La section actuellement en construction qui commence à cette station provisoire et se termine, à la frontière française, à Lamorteau.

Cette section se subdivise elle-même en trois parties.

La première va de la station provisoire de Virton à l'extrémité Est de la station de Virton-Saint-Mard, commune au chemin de fer de Virton et au chemin de fer d'Athus à la Meuse.

La seconde comprend cette station commune et s'étend, de l'extrémité Est de celle-ci à l'excentrique par lequel le chemin de fer de Virton se détache du chemin de fer d'Athus à la Meuse, à l'extrémité Ouest de la dite station.

La troisième va de ce dernier excentrique à la frontière française.

Les travaux de la première et de la troisième de ces trois parties sont poursuivis par la Compagnie. Le Gouvernement exécute d'office la deuxième partie au moyen du crédit mis à sa disposition par le paragraphe 42 de l'article 1^{er} de la loi du 4 août 1879.

La Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Virton a soulevé diverses contestations au sujet du tracé qui lui a été imposé, des travaux dont l'exécution a été mise à sa charge, du retard que la construction de

§

ligne a subi, de la date à laquelle la garantie de son *minimum* d'intérêt a pris cours, etc.....

Cette Compagnie ayant offert de mettre fin à tous différends entre elle et l'Etat par la rétrocession de sa concession de péages, le Gouvernement a consenti à traiter avec elle sur cette double base :

1^o Transaction sur toutes réclamations quelconques de la part de la Compagnie concessionnaire à charge de l'Etat ;

2^o Rétrocession de sa concession de péages par la Compagnie concessionnaire au profit de l'Etat.

ART. 1^{er}. — *Cession du chemin de fer.*

La Compagnie du chemin de fer de Virton cède et abandonne à l'Etat belge tous les droits afférents à la concession du chemin de fer qui a fait l'objet de la convention intervenue, le 22 octobre 1868, entre le Ministre des Travaux Publics et le sieur Thevenet, et approuvée par arrêté royal du 3 novembre de la même année.

Par l'effet de cette cession, l'Etat se trouvera substitué à la Compagnie concessionnaire dans tous les droits de celle-ci, et la concession du dit chemin de fer prendra fin tout comme si le terme pour lequel elle a été octroyée était expiré.

Cette cession sortira ses effets à partir du jour qui sera fixé par le Ministre des Travaux Publics pour la mise en exploitation de la section de Virton à la frontière de France du dit chemin de fer, actuellement en construction.

ART. 2. — *Travaux restant à faire en vue de la mise en exploitation du chemin de fer jusqu'à la frontière.*

La Compagnie de Virton poursuivra les travaux des parties de cette section comprises, d'une part, entre la station provisoire de Virton et l'extrémité Est de la station commune de Virton-Saint-Mard, et, d'autre part, entre l'excentrique par lequel le chemin de fer de Virton se détache du chemin de fer d'Athus à la Meuse, à l'ouest de la dite station commune et la frontière.

Le Gouvernement fera poursuivre, de son côté, les travaux de la partie intermédiaire et dont il a entamé l'exécution d'office.

Les contractants de seconde part s'engagent à exécuter leurs travaux avec l'activité voulue pour que les parties de la section de Virton à la frontière, qu'ils ont à exécuter, puissent être livrées à l'exploitation au plus tard le 1^{er} octobre 1880.

De son côté, le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour que la partie de la ligne qu'il fait construire d'office puisse être mise en exploitation en même temps que les parties que la compagnie construit elle-même.

La délimitation des trois parties de cette section est indiquée au plan dressé en double expédition que les parties contractantes ont revêtu de leur signature, en même temps qu'elles ont signé la présente convention.

Dans le cas où le Gouvernement jugerait que la Compagnie n'imprime pas

aux travaux qu'elle est tenue d'exécuter, conformément à ce qui est stipulé au présent article, l'activité nécessaire pour les avoir terminés au 1^{er} octobre 1880, il pourra les faire terminer d'office aux frais de la Compagnie, après une simple notification et en faisant souscrire, par un autre entrepreneur à son choix, une soumission pour l'exécution des travaux laissés en souffrance.

ART. 3. — *Entrée en jouissance.*

A la date qui sera fixée par le Ministre des Travaux Publics pour la mise en exploitation de la section actuellement en construction, l'administration des chemins de fer de l'Etat prendra possession du chemin de fer de Marbehan à la frontière de France dans l'état où il se trouvera en même temps que ses raccordements, stations, gares, magasins, ateliers, bureaux, habitations, télégraphes, terrains et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination, auxquels peuvent avoir droit la Compagnie concessionnaire ou ceux aux droits desquels elle se trouve.

ART. 4. — *Mise en bon état d'entretien, travaux de parachèvement.*

Lors de la prise de possession du chemin de fer par l'administration des chemins de fer de l'Etat, il sera dressé un relevé des dépenses à faire :

1^o Pour mettre les travaux exécutés à cette date dans des conditions de bon entretien ;

2^o Pour terminer complètement la section actuellement en exploitation et les sections à livrer à l'exploitation et les mettre dans toutes les conditions voulues par les arrêtés intervenus et les plans approuvés en exécution de la convention précitée du 22 octobre 1868 et du cahier des charges y annexé.

Ce relevé ne portera pas sur la partie du chemin de fer où les travaux sont exécutés d'office par le Gouvernement.

Il ne portera pas non plus sur la station de Marbehan.

Ce relevé sera établi par deux experts à désigner par les parties contractantes.

En cas de désaccord, les experts désigneront le troisième expert, et, faute de s'entendre, celui-ci sera désigné par M. le président du tribunal civil d'Arlon, sur simple requête de la partie la plus diligente ou d'un des experts.

Les opérations commenceront immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

ART. 5. — *Stations et parties de chemins de fer communes.*

L'Etat déclare libérer la Compagnie du chemin de fer de Virton de toute obligation en ce qui concerne les travaux de la partie de la section actuellement en construction que le Gouvernement fait exécuter conformément à ce

qui est dit à l'article 2 ci-dessus, partie qui comprend la station de Virton (Saint-Mard) commune à ce chemin de fer et au chemin de fer d'Athus à la Meuse.

La Compagnie sera libérée de toute obligation en ce qui concerne les dépenses de premier établissement, d'entretien et d'exploitation de la station de Marbehan, moyennant le paiement à l'Etat, au 2 octobre 1880, de la somme de 115,000 francs.

ART. 6. — *Titres de propriété. Plan cadastral. Bornage.*

Les contractants de seconde part remettront au Gouvernement sur inventaire :

1° Les titres (actes notariés ou jugements) constatant que tous les terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances ont été acquis au nom de l'Etat, quittes et libres de toute dette, charge ou servitude ;

2° Le plan cadastral de ces terrains et les procès-verbaux constatant, en due forme, que l'abornement a été fait contradictoirement avec les propriétaires des terrains riverains.

ART. 7. — *Plans et documents divers.*

La Compagnie remettra également à l'Etat, dans le délai d'un mois, à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention, les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer, les plans des stations, des passages à niveau, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie, etc., ainsi que tous les documents se rapportant à la construction du chemin de fer, le tout sur inventaire.

ART. 8. — *Prix de la cession.*

La cession consentie à l'article 1^{er} ci-dessus a lieu moyennant une somme de 6,948,500 francs.

De cette somme, il sera déduit, au profit du Trésor, le montant du relevé des travaux d'entretien et de premier établissement qui sera dressé en exécution de l'article 4 ci-dessus. et l'Etat payera la somme restante à la Compagnie du chemin de fer Virton, de la manière indiquée à l'article 14 ci-dessous.

ART. 9. — *Cession du matériel d'exploitation.*

L'Etat reprendra le matériel roulant en usage sur la section de Marbehan à Virton. l'outillage de la voie, le matériel, l'outillage et le mobilier des stations, remises, ateliers et bâtiments de toute espèce, le matériel et le mobilier des trains et, en général, tous les objets mobiliers, affectés à l'exploitation de la dite section, que l'Administration des chemins de fer de l'Etat jugera pouvoir être utilisés par elle.

Les matériels actuellement en usage sur la dite section sont repris aux inventaires remis par la Compagnie au Département des Travaux Publics.

Le prix à payer par l'État, pour les objets qu'il reprendra en exécution du présent article, sera fixé par des experts qui seront désignés ainsi qu'il est dit à l'article 4, et qui prendront pour base de leur estimation la valeur vénale au jour de l'expertise.

ART. 10. — *Approvisionnements.*

Le Gouvernement reprendra les approvisionnements de rails, billes, charbons, huile, bois, matériaux et objets divers existants dans les magasins, et qui seront reconnus par lui comme pouvant être utilisés par l'Administration des chemins de fer de l'État.

Le prix des objets qu'il reprendra sera fixé par les experts qui seront désignés ainsi qu'il est dit à l'article 4, et les experts prendront pour base de leur estimation la valeur vénale au jour de l'expertise.

ART. 11. — *Minimum d'intérêt.*

La Compagnie concessionnaire n'aura pas à rembourser au Trésor les sommes qui lui ont été payées et qui lui seront payées encore à titre de minimum d'intérêt, garanti conformément à l'article 14 de la convention précitée du 22 octobre 1868.

ART. 12. — *Renonciation à toute réclamation.*

Moyennant l'exécution de la présente convention, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Virton déclare n'avoir plus aucune prétention à faire valoir du chef de la concession de peages qui lui avait été octroyée

ART. 13. — *Remboursement des obligations.*

La Société contractante s'engage à rembourser les obligations qu'elle a émises et à justifier de l'adhésion des porteurs de ces titres à ce remboursement.

ART. 14. — *Mode de paiement*

L'État payera à la Compagnie du chemin de fer de Virton les sommes qu'il devra à celle-ci, en exécution des articles 8, 9 et 10 ci-dessus, en numéraire avec jouissance d'intérêts simples à 4 p. %, à partir du jour qui sera fixé par le Ministre des Travaux Publics pour la mise en exploitation des sections du chemin de fer actuellement en construction

ART. 15 — *Paiement des sommes dues par l'Etat*

La somme due pour le rachat sera payée par le Trésor successivement et proportionnellement à l'extinction des charges sociales, mais sans que le

capital à délivrer puisse être inférieur chaque fois à cent mille francs.

Préalablement à tout paiement, la Compagnie remettra les actions ordinaires et les actions privilégiées constituant son capital social au Gouvernement et lui fournira telles justifications et telles garanties qu'il jugera utiles pour sauvegarder les intérêts des tiers.

Sans préjudice de la retenue stipulée à l'article 17, le Gouvernement se réserve de retenir au tout ou en partie, selon qu'il le jugera nécessaire, les sommes qu'il aura à payer à la Compagnie, en vertu des articles 8, 9, 10 et 14 ci-dessus, jusqu'à la parfaite exécution des articles 2, 5, 6 et 13 de la présente convention.

ART. 16. — *Dissolution de la Compagnie.*

La Compagnie sera dissoute et procédera à sa liquidation immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention. La liquidation devra être complètement terminée deux mois après la remise intégrale par le Trésor des sommes dont il s'agit à l'article 14 ci-dessus.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation sera remise au Gouvernement.

ART. 17. — *Responsabilité de la Société à raison des travaux, etc.*

La Compagnie reste tenue, sur pied des stipulations insérées au cahier des charges de la concession du chemin de fer de Virton, de toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers, soit du chef des travaux exécutés par elle, soit à raison de faits d'exploitation dont la responsabilité lui incomberait aux termes de ces stipulations. Une somme de 100,000 francs sera retenue par le Gouvernement sur le prix de la cession pour lui servir de garantie, pendant deux années, contre le recours des tiers ; cette somme sera restituée à la Compagnie, sous telle déduction que de droit, le cas échéant, à l'expiration des deux années qui suivront la date fixée par le Ministre des Travaux Publics pour la mise en exploitation des sections actuellement en construction, avec jouissance d'intérêt à 4 p. $\frac{0}{0}$, à partir de la dite date.

ART. 18. — *Communication des marchés pour fournitures à effectuer après le 1^{er} octobre 1880.*

La Compagnie déclare avoir remis à l'Etat, avec inventaire, les copies certifiées conformes de tous les marchés se rapportant à des fournitures destinées à l'exploitation de la ligne cédée et à effectuer après le 1^{er} octobre 1880.

L'Etat déclare, de son côté, en avoir pris connaissance et s'oblige à les exécuter.

La Compagnie déclare, en outre, qu'à partir de ce jour, il ne sera plus contracté, sans le concours du Ministère des Travaux Publics, aucun engage-

ment pour des fournitures à effectuer ou à utiliser après le 1^{er} octobre 1880.

ART. 19. — *Communication des traités relatifs à des raccordements et des traités de transport à maintenir en vigueur après le 1^{er} octobre 1880.*

La Compagnie déclare avoir remis à l'Etat des copies certifiées conformes de tous les traités de transport conclus avec des particuliers, des conventions concernant des raccordements industriels, etc., traités et conventions actuellement en vigueur et dont les effets doivent se prolonger au-delà du 1^{er} octobre 1880.

L'Etat déclare de son côté, avoir pris connaissance de ces traités et conventions et s'oblige à les exécuter au lieu et place de la Compagnie.

ART. 20. — *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2-40.

Fait, en double, à Bruxelles, le 1880.



ANNEXE N° II.

Bruxelles, le 4 mars 1873.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'article 51 du cahier des charges de la concession relative à la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas stipule, pour le Gouvernement, la faculté de *racheter le chemin de fer* et il détermine le prix de ce rachat. La stipulation embrasse-t-elle le matériel affecté à l'exploitation de la ligne? Le texte du cahier des charges emploie, pour définir l'objet du rachat éventuel, une expression dont la portée se restreint évidemment à ce qui constitue la route ferrée. Cette expression se reproduit dans une série de dispositions qui ne concernent que la route ferrée et elle en définit l'objet comme elle désigne, dans l'article 51, l'objet du rachat éventuel. Interpréter l'article 51 en ce sens que le matériel d'exploitation serait compris dans la stipulation relative au rachat, ce serait admettre que la convention, qui emploie vingt-deux fois la même expression, s'en servirait vingt et une fois pour désigner la route sans le matériel d'exploitation et une fois pour désigner la route pourvue du matériel d'exploitation. Dans les articles 1, 2, 5, 8, 9, 12, 13, 28, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, les mots *chemin de fer* signifient : la voie ferrée que les concessionnaires se sont engagés à construire conformément aux plans approuvés par le Gouvernement ; la voie ferrée qui se raccorde au chemin de fer néerlandais et qui peut être traversée par d'autres chemins de fer, par des routes ou des canaux ; la dépendance du domaine public sur laquelle se perçoivent les péages concédés et sur laquelle il est interdit à l'Etat, aux provinces et aux communes, d'établir des péages fonciers pendant la durée de la concession ; la route ferrée sur laquelle circulent les voitures et les wagons qui y ont accès en vertu du droit de parcours ; la dépendance de la grande voirie sur laquelle la police est organisée par une législation spéciale ; la voie ferrée que la compagnie concessionnaire exploite au moyen de son matériel roulant.

Ces dispositions, qui s'appliquent au *chemin de fer*, n'ont aucunement trait au matériel d'exploitation.

L'expression qui fixe la portée de l'article 51 se retrouve dans les articles 15, 21, 25 et 49 qui concernent tout à la fois la route ferrée et le matériel roulant ; mais, dans chacun de ces articles, la stipulation qui porte sur la route ferrée se complète d'une stipulation qui mentionne expressément le matériel d'exploitation.

Ce qui est dit pour le *chemin de fer* n'est donc pas considéré comme dit pour le matériel roulant, et les mots *chemin de fer*, désignent seulement, dans la convention, l'immeuble dont l'article 28 énumère les dépendances.

Cet immeuble qui est la propriété de l'Etat, se trouve grévé des droits qui résultent de la concession : le rachat du *chemin de fer* n'est que l'estimation des droits qui, après avoir été concédés par l'Etat, lui font retour anticipativement.

Le texte de la convention ne présente donc aucune ambiguïté. Une seule disposition, celle du paragraphe 2 de l'article 40, attache aux mots « *chemin de fer* » une signification qui confond dans un même ensemble tout ce qui constitue l'établissement fondé par la compagnie concessionnaire. Là surveillance du *chemin de fer* doit, dans cet article, s'entendre d'une surveillance qui s'exerce particulièrement sur le matériel roulant ; mais la convention se conforme ici à la terminologie des lois douanières qui distinguent les services de la douane d'après *les lieux* où la surveillance s'exerce.

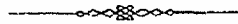
L'article 58 du cahier des charges montre clairement que la rédaction de la convention a une terminologie qui lui est propre et dans laquelle les mots « *chemin de fer* » ne comprennent pas le matériel roulant. Les dispositions de l'article 58 s'appliquent à l'ensemble de l'établissement dont la compagnie concessionnaire dispose et qu'elle doit entretenir ; le texte de l'article 58 n'emploie pas les mots « *chemin de fer* » pour désigner cet établissement.

La seule raison de douter surgit de cette circonstance que l'article 51 du cahier des charges stipule, comme prix de rachat, une somme calculée d'après un revenu qui représente le produit tant du matériel roulant que de la route ferrée. Mais il est à remarquer que l'article 51 du cahier des charges, en capitalisant le revenu fourni par l'exploitation du chemin de fer, établit un rapport purement arbitraire entre ce revenu et le prix de rachat. Les droits rachetables sont temporaires, le capital engagé dans la construction de la route ferrée n'est pas remboursable et doit s'amortir par le revenu ; le prix stipulé dans l'article 51 du cahier des charges ne se déduit donc pas d'un calcul rigoureux, mais se détermine d'après des bases adoptées à forfait. On ne peut pas en argumenter pour résoudre la question de savoir si le matériel roulant est ou n'est pas compris dans le rachat. Mais si le doute pouvait subsister en présence du texte précis et clair de la convention, la disposition du paragraphe 2 de l'article 49 devrait le dissiper. Le matériel roulant reste dans le patrimoine de la Compagnie concessionnaire ; il ne fait pas retour à l'Etat avec les droits qui dérivent de la concession ; le jour où la construction de la voie ferrée se trouve complètement payée par les péages perçus pendant quatre-vingt-dix ans, le matériel roulant demeure la propriété de la Compagnie concessionnaire ; l'Etat, pour se l'approprier, doit payer un prix distinct et en outre des péages que la Compagnie concessionnaire a encaissés. Le revenu net, qui se capitalise en vertu de l'article 51 du cahier des charges, est donc acquis en entier au payement des travaux de construction de la route ferrée ; l'emploi d'un matériel roulant est une charge de la perception des péages, mais la convention n'attribue pas à l'Etat la propriété de ce matériel en échange des péages perçus pendant la durée de la concession ou rachetés, en vertu de l'article 51 du cahier des charges.

J'estime que le prix de rachat stipulé par l'article 51 du cahier des charges comprend la valeur du mobilier et de l'outillage, mais non celle du matériel roulant.

Agrérez, etc.

(Signé) J. LEJEUNE.



ANNEXE N° III.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 29 novembre 1879.

MONSIEUR LE MINISTRE.

J'ai l'honneur de vous transmettre mon avis sur les questions que vous avez bien voulu me soumettre :

1^{re} question. « L'Etat doit-il, d'après le cahier des charges Anvers-Rotterdam, un capital ou une série d'annuités? »

L'Etat doit évidemment un capital; le texte de l'article 51 du cahier des charges est clair et formel; il dit : « ... le rachat se fera alors aux conditions suivantes : ... et la moyenne du revenu des cinq années, qui resteront » après ce retranchement, sera capitalisé à raison de 5 p. % et on ajoutera » une prime de 15 p. % »

Il s'agit donc bien, non pas d'annuités, mais d'un capital. Diviserait-on, pour le convertir en annuités, ce capital par le nombre des années (66 ou 65), qui resteraient à courir jusqu'à l'expiration de la concession? Ce serait improviser arbitrairement une clause additionnelle, clause du reste qui s'accuserait à un résultat impossible.

2^e question « Le matériel roulant doit-il être payé en sus du prix déterminé par la clause de rachat? »

Voici l'argumentation que l'on peut faire valoir en faveur de la solution négative.

De la lettre de la clause, il est vrai, ressort la solution opposée; elle porte : « Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de » fer. » Racheter, c'est acheter ce que l'on a vendu ou cédé; ce mot ainsi que ceux qui suivent « le chemin de fer » pris à la lettre sont élisifs du matériel roulant, mais cet argument de texte n'est point décisif; car les termes « le chemin de fer » sont d'abord impropres : c'est la jouissance du chemin de fer ou plutôt des péages, ou la concession, qui est rachetée et non le chemin de fer, qui n'a pas cessé d'appartenir au Gouvernement; mais, en outre, ces termes comprennent incontestablement, implicitement, les dépendances immobilières du chemin de fer. Comprennent-ils aussi le matériel roulant? Oui, si, dans l'intention des parties, ce matériel a été considéré comme un accessoire du chemin de fer. (Arg^t art. 1615, 1692, c. civ.)

Telle est donc la question

A l'appui de l'affirmative, l'on peut invoquer l'article 49 du cahier des charges; cet article est ainsi conçu : « A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du

concessionnaire 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 au concessionnaire.

Les parties, et spécialement le Gouvernement, ont donc considéré le matériel comme un complément, un accessoire indispensable, du chemin de fer. Ce qui est vrai à l'expiration du terme maximum de la concession, l'est également à l'expiration du terme restreint, c'est-à-dire à l'époque du rachat.

La règle d'après l'esprit du contrat, est donc que le matériel est l'accessoire, obligé du chemin de fer. Or, la clause du rachat (art. 51) ne dit nullement, comme l'article 49 prémentionné, que le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire, d'où l'on doit conclure que ce prix est compris dans celui du rachat, tel qu'il est fixé par cet article 51.

Cette argumentation serait péremptoire si on pouvait établir qu'il en est réellement ainsi; mais si l'on analyse les éléments qui constituent le prix du rachat, l'on trouve que le prix du matériel n'entre pour rien dans celui du rachat.

En effet, dans les prévisions du contrat, le revenu net de l'exploitation, cumulé de chacune des années de la durée de la concession, devait amortir ou rembourser le capital engagé (capital-actions et capital-obligations) et produire en outre un bénéfice pour l'un de ces capitaux et un intérêt pour l'autre; *mais en déduisant des capitaux à amortir LE COÛT DU MATÉRIEL*, puisque l'État, à l'expiration de la concession, devait payer le prix de ce matériel au concessionnaire.

Or, la base du prix de rachat est uniquement *le produit ou revenu net de l'exploitation* d'une année moyenne, et ce revenu net ne comprend pas le prix du matériel, comme on l'a vu ci-dessus; le prix stipulé ne le comprend donc pas.

Prétendra-t-on que la prime de 15 p. %, qui est ajoutée, est le prix à forfait du matériel? Cela est inadmissible; cette prime représente le taux fixé à forfait du bénéfice qu'eût donné *le trafic PROGRESSIF des années supprimées par le rachat de la concession*.

« Prime, porte le dictionnaire de l'Académie, se dit également d'une somme *accordée par forme de bénéfice*, pour encourager quelque opération de finance ou de commerce..... prime d'importation, prime de loterie. »

Ce qui confirme à évidence la définition ci-dessus de la prime de 15 p. %, qui n'a aucun rapport avec le prix du matériel, c'est que le Gouvernement accorde la prime du rachat à des concessionnaires, *qui n'ont pas de matériel* parce qu'ils n'exploitent pas (Tournai à Jurbise, par exemple); c'est que le Gouvernement ne peut racheter généralement qu'après un nombre déterminé d'années, et que plusieurs cahiers des charges n'accordent la prime, que si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la 25^e année. (Voir nos 18, 19, 20, 23, 24, 25 (Anvers vers Gladbach), de l'annexe au rapport fait par M. Demeur, joint au dossier.) Ce qui est encore péremptoire à cet égard, c'est que certains cahiers des charges accordent, *tout à la fois*, la prime

et le paiement du prix du matériel, si le concessionnaire le réclame. (Voir nos 18, 19, 20, 25, 26 de la dite annexe.)

Peut-on soutenir que la capitalisation prévue à l'article 51 (Anvers-Rotterdam), en substituant à une annuité *temporaire*, une espèce d'annuité *perpétuelle* représentée par l'intérêt que produira le capital, donne au concessionnaire un avantage considérable qui compense le prix du matériel? Ce soutènement doit également être écarté : il n'existe aucune corrélation possible entre cette capitalisation, qui paraît être le résultat d'une erreur, et le remboursement de la valeur du matériel.

J'estime donc que le prix du matériel d'Anvers-Rotterdam n'est pas compris dans celui du rachat de la concession, ou du moins que la thèse contraire offre peu de chances de succès.

3^e question. Qu'en est-il de l'outillage du service de la voie, de l'outillage des stations, remises, ateliers ?

Il faut distinguer entre le service de la voie et le service de l'exploitation.

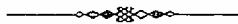
L'outillage fixe, c'est-à-dire celui attaché à la voie à perpétuelle demeure conformément à l'article 525 C. Civ., appartient à la voie, il est donc compris dans le rachat; il doit en être de même de l'outillage mobile placé pour le service de la voie et qui, conformément à l'article 524 C. Civ., est considéré comme immeuble par destination; cet outillage n'est autre que celui que doit livrer à l'État avec la voie, le concessionnaire de la construction d'un chemin de fer, sans pouvoir l'exploiter. Il doit y avoir à cet égard, au Département, des précédents qui serviront à distinguer l'outillage mobile afférent à la voie et celui afférent à l'exploitation, le premier rentrant dans l'entreprise de la construction d'un chemin de fer. Je ne pense pas, toutefois, que l'outillage servant à la réparation et à l'entretien de la voie fasse partie de cette entreprise; il incombe à l'exploitant.

Quant aux objets scellés en plâtre, ou à chaux ou à ciment dans les ateliers, tels que machines à vapeur fixes, etc., j'estime que, devant être livré avec les bâtiments par l'entrepreneur de la construction et étant reçus par l'État qui en devient propriétaire, ils sont immeubles aux termes de l'article 525 du C. Civ. et rentrent dans le rachat.

Mais tous autres objets meubles qui se trouvent dans les stations, les remises, les ateliers, appartiennent à l'exploitation et ne font donc pas partie du rachat.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de mes sentiments les plus distingués.

(Signé) DEQUESNE.



NOTE

sur la question du rachat par l'État de la concession du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

L'article 51 du cahier des charges relatif à la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière hollandaise porte :

« 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 la dite frontière.

» Il ne pourra être fait usage de cette 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 capitalisé à raison de 5 p. % et on ajoutera une prime de 15 p. % »

L'expression « racheter le chemin de fer » qui se retrouve dans d'autres actes de concession ⁽¹⁾ est impropre ; elle est aussi inexacte que la locution usitée « concéder un chemin de fer. »

Le sol d'une route, d'un canal, d'un chemin de fer est acquis, dès l'origine, au nom de l'État, qui en devient et en reste propriétaire (art. 14 du cahier des charges général). Sous le rapport de sa destination, la route est au domaine public. La concession n'en dessaisit pas l'État, qui aliène uniquement un droit à des péages — droit purement mobilier — à titre de remboursement des dépenses d'exécution et d'entretien effectuées par le concessionnaire. Aussi la loi, plus exacte en son langage, emploie-t-elle le terme « concession de péages ⁽²⁾. »

Lorsque l'État exerce la faculté de rachat que lui attribuent les cahiers des charges, il ne rachète pas le chemin qui est à lui, il reprend le droit aliéné, la perception des péages, ou, en d'autres termes, la concession. C'est aussi la locution usitée dans le langage législatif et administratif ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Voir notamment la convention du 9 avril 1859 annexée à la loi du 27 mai 1859, relative à la concession de Baume-Marchiennes, article 10, etc.

⁽²⁾ Lois des 9 vendémiaire an VI, article 89, 19 juillet 1852, 10 mai 1862, etc.

⁽³⁾ Cahier des charges général, articles 4 et 63, lois des 17 mai 1872, 31 mai 1878. — La loi du 30 juin 1869, concernant la reprise des embranchements du canal de Charleroi et des voies ferrées qui en dépendent, se sert des termes « rétrocession de la concession ».

La clause de rachat doit s'interpréter d'une manière restrictive, parce qu'elle déroge à la disposition essentielle de la convention, qui fixe la durée de la concession.

S'il y avait doute sur le sens de la clause, elle devrait s'interpréter contre l'État qui a stipulé, et en faveur de la Société qui a contracté l'obligation. (Art. 1162 Code civil.)

Les termes employés par la loi donnent la mesure exacte du droit de l'État : il retraits exclusivement ce dont il s'est dessaisi. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait une stipulation expresse.

L'expression « rachat » exclut aussi le matériel : le matériel n'a été ni concédé ni livré par l'État, il est l'instrument au moyen duquel le concessionnaire (ou un autre pour lui) exerce son droit et accomplit son obligation.

Le matériel lui appartient ; il est acquis en son nom et non pas au nom de l'État ; il est dans le domaine privé du concessionnaire et non dans le domaine public de l'État, qui n'embrasse que le chemin avec ses dépendances immobilières. (Art. 518 du Code civil.)

On ne pourrait pas plus englober le matériel dans le rachat qu'on ne pourrait dire, par exemple, que le fermier ou l'usufruitier d'une usine en exploitation doit laisser au propriétaire, dans le cours ou à la fin du bail ou de l'usufruit, les instruments, ustensiles, etc., qu'il a acquis pour faire valoir son exploitation.

L'exclusion du matériel est tout aussi évidente si l'on s'en tient à l'expression « rachat du chemin », car le cahier des charge distingue toujours le chemin et le matériel. (Art. 1, 2, 8, 12, 21, 27, 28, 46 du cahier des charges ; art. 25, 30, 57 du cahier des charges général.)

L'intention des parties n'est pas moins claire que le texte. Les contractants ont entendu attribuer au concessionnaire, au moyen des péages, non seulement le remboursement de ses frais, mais un bénéfice légitime en rémunération de son travail et de ses risques. Ce bénéfice, dans l'industrie des chemins de fer, suit une progression normale reconnue ⁽¹⁾.

Or, l'État, — qui n'a rien déboursé, qui n'a couru aucun risque, et à qui le travail du concessionnaire procurera une propriété d'un revenu considérable, — l'État stipule la faculté de supprimer la concession à son profit après une courte période d'exploitation, il s'attribue les excédants ultérieurs de la recette sur lesquels le concessionnaire pouvait compter jusqu'à la fin de la concession, et son bénéfice est d'autant plus considérable qu'il met fin à la concession de péages, quand il lui plait, et, par conséquent, au moment le plus favorable à ses intérêts, pendant ou après une crise et en calculant le prix fixé d'après les recettes effectuées pendant cette crise.

(1) » Ce qui ne semble pas douteux, c'est la progression elle-même. Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que le chemin de fer de Dendre-et-Waes dérogeât dans l'avenir non seulement à son passé, mais à la règle qu'ont suivie presque tous les chemins de fer. » Rapport fait au nom de la section centrale sur le projet de la loi du 17 mai 1872 portant rachat de la concession de Dendre-et-Waes. — *Documents parlementaires de la Chambre*, session de 1871-1872, p. 204.

Il est indubitable qu'à raison de cette position si différente des contractants, l'intention des parties a été d'indemniser loyalement et complètement le concessionnaire, et de tenir compte, dans le prix fixé, des résultats que promettait l'avenir au moment du rachat.

Il y aurait une anomalie véritable entre la situation du concessionnaire, au moment de la reprise anticipée, et sa position à l'expiration de la concession, si le matériel devait être compris dans le rachat.

A l'expiration du terme le concessionnaire a perçu tout ce qu'il pouvait et devait espérer : il est complètement indemnisé et rémunéré. Or, aux termes du cahier des charges, général (art. 57), il reçoit en outre de l'Etat le payement de son matériel.

Au moment du rachat, au contraire, l'espoir de la progression s'éteint, il a nécessairement moins que ne lui assurait l'avenir, et malgré cette perte, que lui inflige l'Etat pour s'assurer un bénéfice, celui-ci s'attribuerait en outre le matériel qu'il devrait payer à la fin de la concession. Il est utile de noter à ce propos que l'article, qui règle les droits des parties à l'expiration de la concession, fournit un argument de texte, qui a son importance.

Le Gouvernement, à ce moment, « est subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entre immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. » Si le matériel était compris dans la concession aliénée, l'Etat aurait le droit de le reprendre sans en rembourser la valeur. Au contraire, le cahier des charges ajoute formellement : « Le prix du matériel fixé par expertise contradictoire sera payé au concessionnaire. »

La circonstance, que le prix du rachat est calculé d'après la moyenne des revenus du chemin avec une prime de 15 p. %, ne fournit donc aucun argument à l'appui de la prétention de comprendre le matériel dans la reprise. La clause, au reste, n'a jamais reçu cette interprétation ni en Hollande, ni en France, ni en Belgique où les cahiers des charges contiennent des stipulations de l'espèce.

Dans la discussion du projet de loi concernant la reprise de la concession de Rosendael à Breda, le ministre de l'intérieur de Hollande a reconnu que le refus de la société d'Anvers à Rotterdam de livrer le matériel pour le prix calculé de la même manière était légitime et fondé.

En France le cahier des charges-type réserve à l'Etat le droit de rachat moyennant le payement d'une rente égale au produit net annuel pendant les sept années qui précèdent celle où le rachat est effectué ; le remboursement du matériel est réglé en dehors de ce prix ⁽¹⁾.

En Belgique, le droit que s'arrogerait l'Etat de comprendre le matériel dans le rachat au prix énoncé, ne se conçoit pas en présence des stipulations des cahiers des charges. Bon nombre des concessions accordées avec la faculté du rachat aux mêmes conditions. autorisent la Société concession-

(1) Cahier des charges-type, dans DALLOZ, V^o Voirie par chemin de fer, n° 97, note.

naire à céder l'exploitation de la ligne ⁽¹⁾; elle peut donc n'avoir point de matériel. D'autres concessions stipulent que la ligne sera obligatoirement exploitée par une autre Société ⁽²⁾; ici et de droit, le concessionnaire n'a point de matériel. Comment dès lors, et dans le système contraire, appliquerait-on la clause de rachat ?

En vertu de quelle disposition le concessionnaire sera-t-il tenu d'acquiescer et de fournir un matériel d'exploitation, parce qu'il plait à l'Etat d'exercer son droit de rachat.

Il résulte déjà de là que, dans l'intention de l'Etat, le prix calculé comme il est dit est étranger au matériel.

Le Gouvernement a consacré cette interprétation dans la convention relative au chemin de fer d'Anvers à Gladbach. Aux termes de l'article 16, il se réserve de « racheter la concession » ; le prix du rachat est fixé de la même manière que pour la concession d'Anvers à Rotterdam, et ledit article 16 ajoute : « Si la Société concessionnaire le demandait, l'Etat sera tenu de » reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement à dire d'experts. »

Enfin le Gouvernement et le législateur ont eu l'occasion de s'expliquer catégoriquement sur l'interprétation de la clause et de faire l'application du prix, calculé de la même manière, à un rachat de concession *sans reprise de matériel*. Les actes de concession relatifs à la ligne de Dendre-et-Waes fixent, d'après les mêmes bases, le prix de rachat ⁽³⁾.

La loi du 17 mai 1872 a autorisé la reprise. L'exposé des motifs constate que « en consultant les faits relatifs à presque toutes les lignes déjà anciennes, » et même moins favorablement situées que celle de Dendre et Waes, on » constate, non seulement que la progression de la recette brute ne s'arrête » pas à la quinzième ni à la vingtième année, mais que, loin de décroître ou » de se ralentir, elle tend le plus souvent à augmenter et à devenir plus » rapide ». Il ajoute : « Une prime de 15 p. % doit être ajoutée, il est » vrai, au produit moyen des cinq meilleures années parmi les sept der- » nières ; mais cette prime représente à peine quatre années de progression » moyenne normales, d'après les faits réalisés jusqu'à présent ⁽⁴⁾. »

D'autre part, le rapport de la section centrale s'exprime comme suit : « Ce qui ne semble pas douteux, c'est la progression elle-même. Pour qu'il » en fût autrement, il faudrait que le chemin de fer de Dendre-et-Waes déro- » geât, dans l'avenir, non seulement à son passé, mais à la règle qu'ont suivie » presque tous les chemins de fer, ainsi que le constate l'exposé des motifs

⁽¹⁾ Statuts de la Société d'Anvers à Rotterdam, article 4 ; cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à Hasselt (7 mai 1862), article 57, etc.

⁽²⁾ Concession de Louvain à Hérenthals ; concession d'Anvers à Gladbach (convention du 21 septembre 1869) ; concession de Baumé à Marchienne (convention du 9 avril 1859, art. 2), etc.

⁽³⁾ Convention des 28 juin 1851, article 20 et 1^{er} mai 1852, article 20.

⁽⁴⁾ Documents parlementaires de la Chambre, 1871-1872, p. 125.

» du projet de loi (1). » Et le rapporteur de la commission du Sénat disait, de son côté :

« Votre commission est persuadée que, dès la troisième année du rachat, l'Etat y trouvera un avantage financier, etc. (2). »

Ces citations démontrent que les deux éléments du prix fixé s'appliquent exclusivement à la reprise de la concession et n'ont aucun rapport avec le matériel.

Bruxelles, 19 janvier 1880.

Signé : LOUIS LECLERQ,
DUVIVIER.

Aux documents cités dans la consultation de MM. Louis Leclercq et Ch. Duvivier, il faut ajouter la convention du 1^{er} mars 1873, relative au rachat de la concession des chemins de fer Hesbaye-Condroz.

Ces chemins sont exploités par l'Etat, qui fournit le matériel.

Le Gouvernement peut en racheter la concession 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 doit être majorée de 15 p. % à titre de prime.

Le rachat de ces lignes ne comprend pas assurément le matériel, qui appartient à l'Etat, et il en résulte que la prime de 15 p. % a uniquement pour but d'indemniser le concessionnaire de la perte des augmentations de recettes, puisque la cession de l'exploitation à l'Etat a été faite pour toute la durée de la concession.

(1) *Documents parlementaires de la Chambre, 1871-1872, p. 204.*

(2) *Documents du Sénat, 1871-1872, p. 23.*

ANNEXE N° V.


A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, 4 février 1880.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous retourner sous ce pli la copie de la consultation de MM. les avocats L. Leclercq et Duvivier, annexée à votre lettre du 31 janvier dernier, (n° 2951 de sortie).

L'examen de cette consultation n'a fait que nous confirmer dans l'opinion, que nous avons émise dans le même sens par des consultations respectives antérieures, à savoir, que le matériel du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam doit être payé en sus du prix qui résulte de l'application de la clause de rachat.

Nous estimons donc, qu'il n'y a pas lieu de déférer la question à l'appréciation des tribunaux.

Veillez, Monsieur le Ministre, agréer l'assurance de notre haute considération.

Signé : J. LEJEUNE et E. DEQUESNE.



ANNEXE N° VI.

Bruxelles, le 26 avril 1880.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 2 avril dernier, vous avez bien voulu nous consulter sur le point de savoir si l'Etat, en cas de rachat de la concession du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, doit payer à la Compagnie, outre le capital calculé sur les bases de l'article 51 du cahier des charges, le prix du matériel servant à l'exploitation de cette ligne.

Nous n'hésitons pas à répondre *affirmativement*.

L'article 51 est ainsi conçu :

« Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer
» on calculera le revenu des sept dernières années d'ex-
» ploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables,
» et la moyenne du revenu des cinq années restantes sera capitalisé à raison
» de 5 p. % et on ajoutera une prime de 15 p. % »

D'un autre côté, l'article 49 détermine les droits du Gouvernement à la fin de la concession.

« A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouverne-
» ment sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immé-
» diatement 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 au
» concessionnaire. »

La simple comparaison de ces textes suffit déjà, à notre avis, pour établir que la Compagnie a droit, en cas de rachat, au payement de son matériel.

Il est tout d'abord incontestable que la Compagnie, étant propriétaire de son matériel, c'est à l'Etat à prouver, *de la manière la plus claire*, qu'il peut se l'approprier sans indemnité.

Il faut un texte précis, ne donnant prise à aucun doute, — sinon, la Compagnie doit être indemnisée : tout doute se résout contre celui qui réclame un droit (surtout un droit aussi exorbitant), et ne le prouve pas complètement.

L'Etat ne peut invoquer aucun texte de cette nature.

Au contraire, d'après les textes ci-dessus, l'Etat, *lors de la fin de la concession*, doit payer la valeur du matériel à dire d'experts. C'est là la règle générale, tracée par le contrat, pour fixer les droits des parties lors de l'extinction normale des droits de la Compagnie.

Cette règle doit être également suivie en cas de rachat, à moins d'une dérogation formelle, car le rachat n'est autre chose que l'extinction anticipée de la concession, avant le terme convenu.

Rien n'étant stipulé, il y a lieu d'appliquer la règle générale.

Non seulement cette règle doit s'appliquer *par analogie*, mais même à *fortiori* ; car la situation de la Compagnie doit être envisagée ici avec plus de faveur : lorsque la concession s'éteint naturellement, la Compagnie a retiré du contrat tout le bénéfice qu'il pouvait lui donner.

En cas de rachat, l'État met fin à la concession malgré elle et par l'effet unique de sa propre volonté : il choisit le moment favorable. il use ou n'use pas de son droit, suivant son intérêt.

Si l'opération est désavantageuse, il peut en laisser la charge à la Société ; dans le cas contraire, il réunit la ligne à son réseau. Il enlève au concessionnaire l'accroissement de recettes sur lequel il pouvait compter.

Si l'on se rend compte du contrat de concession et de ce qu'il contient, on arrive à la même solution. L'État veut « racheter » la concession : il offre pour cela une indemnité. Qu'avait-il donc concédé ? C'est ce qu'il faut rechercher.

Le contrat de concession contient deux éléments distincts : une convention relative à la construction à forfait du chemin de fer et un contrat d'entreprise de transports.

La réception définitive règle définitivement les conséquences relatives à la construction de la ligne.

Qu'obtient alors le concessionnaire ? *Une seule chose*, le droit d'exploitation pendant une durée déterminée, avec perception de péages convenus. C'est un droit purement mobilier.

Quant à la voie ferrée et à ses dépendances, elle est la propriété de l'État, telle qu'elle a été reçue définitivement ; elle fait partie du domaine public, de la grande voirie. La chose unique, concédée par l'État, c'est donc la perception de péages.

C'est ce droit qui prend fin par l'extinction de la concession, arrivée à son terme ; c'est ce droit et rien que ce droit que l'État rachète, et lorsqu'il le fait, il s'opère une confusion.

L'État rentre dans un droit aliéné par lui temporairement et qui vient compléter son droit de propriété, provisoirement paralysé par la concession.

Que ce droit aux péages cesse par l'arrivée du terme convenu ou, avant ce terme, par un rachat, aussi convenu, ce que l'État reprend ou acquiert, c'est toujours la même chose, le droit d'exploitation.

Jamais l'État n'a eu le droit sur le matériel servant à l'exploitation : il ne l'a ni cédé ni concédé ; aussi, il doit le payer quand la concession atteint le terme extrême de sa durée. Par quel motif serait-il dispensé de le faire quand la concession cesse par le rachat ? Les parties sont remises dans le même état qu'avant la convention, et la Société a donc droit à son matériel.

Aussi l'article 51 parle-t-il de « racheter » la concession et l'indemnité qu'il assure à la Compagnie est payée pour « le rachat ».

Or, qui dit « rachat » dit reprise d'une chose qui a été concédée, octroyée antérieurement. Cela est exact pour le droit de percevoir les péages ; mais cela ne peut s'appliquer au matériel qui a toujours appartenu exclusivement à la Société concessionnaire.

L'article 51 dit que le « rachat » s'applique au « chemin de fer ». Cette

expression est, il est vrai, impropre. Mais elle exclut nécessairement le matériel servant à l'exploitation, qui est complètement distinct de la voie ferrée : les mots « *chemins de fer* », dans la terminologie des contrats de concession et du cahier des charges-type du 20 février 1866, désignent en effet *la voie ferrée*, les *immeubles* sur lesquels s'exerce le droit de la Compagnie, de percevoir les péages.

Ils ne s'appliquent pas aux objets mobiliers qui composent le matériel d'exploitation.

L'examen des divers cahiers des charges souscrits par l'Etat et les sociétés concessionnaires fournit un dernier argument à notre thèse.

L'Etat 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'Etat, 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. On ne peut prétendre que la prime de 15 p. % contient une compensation de ce chef.

En effet, elle se retrouve dans tous les contrats sans exception, en vertu desquels l'Etat exploite pour une part de la recette brute : ainsi elle est stipulée dans les cahiers des charges des Sociétés des Plateaux de Herve, de Welkenraedt, de Tournay-Jurbise, de Braine-le-Comte à Gand. Elle est destinée à indemniser le concessionnaire du préjudice qu'il subit par suite de la perte de l'accroissement graduel de ses recettes.

Nous estimons que ces motifs justifient amplement la solution à laquelle nous nous sommes arrêtés.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Signé : ALPHONSE DE BECKER,
AUG. ORTS,
EMILE DUPONT.

