

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 JUILLET 1873.

Visa par la Trésorerie des titres d'annuités afférentes aux lignes à construire en vertu de la convention du 25 avril 1840 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. AMÉDÉE VISART.

EXAMEN EN SECTIONS.

La 1^{re} section fait observer que le projet de loi constitue un blanc-seing accordé au Gouvernement pour le visa des obligations. Aucune règle précise n'est imposée. Le Gouvernement pourrait, d'après la lettre de la loi, donner le visa avant même qu'une partie de la ligne fût construite. Le crédit de l'État doit être sauvegardé soigneusement. Ne peut-il y avoir quelque danger à accorder le visa de la Trésorerie sans que l'exécution des travaux soit garantie. La 1^{re} section ne peut voter le projet sans avoir des explications formelles à cet égard. En conséquence les membres présents s'abstiennent.

La 2^{me} section demande combien de kilomètres ont été construits et quelles sont les sections qui ont été achevées. Elle se demande si, en visant les titres d'annuités avant que les sections soient livrées à l'exploitation, on n'expose pas le Trésor à des pertes par le payement des intérêts.

Elle adopte le projet.

La 3^{me} section charge son rapporteur de demander des renseignements sur divers points et en particulier sur la portée des engagements éventuels que le visa peut entraîner pour le Trésor.

La 4^{me}, la 5^{me} et la 6^{me} section adoptent le projet sans observations.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Avant d'aborder la discussion du projet de loi, la section centrale a jugé nécessaire d'adresser plusieurs questions au Gouvernement. Les réponses

(1) Projet de loi, n° 219.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE MACAR, VAN ISEGHEM, DENEUR, VANDER DONCK et AMÉDÉE VISART.

faites par M. le Ministre des Finances présentent un grand intérêt au point de vue de l'application éventuelle de la loi en discussion. Il sera donc utile de les reproduire ici *in extenso*.

VISA DES TITRES D'ANNUITÉS.

QUESTIONS POSÉES PAR LA SECTION CENTRALE.

PREMIÈRE QUESTION.

Quel est le nombre de kilomètres construits en exécution de la convention du 25 avril 1870. Quelles sont les sections achevées en vertu des dispositions de la même convention ?

RÉPONSE.

Au 1^{er} janvier 1874, la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut a livré à l'État les 601 kilomètres de chemins de fer en exploitation lors de la conclusion de la convention du 25 avril 1870, plus la section de Trazegnies à Bascoup, dont le développement est de 6 $\frac{1}{2}$ kilomètres.

A la date précitée du 1^{er} janvier 1874, l'Administration des chemins de fer de l'État a donc pris livraison de 607 $\frac{1}{2}$ kilomètres de chemins de fer.

Depuis lors, la Société des chemins de fer des Bassins houillers a construit et l'État a mis en exploitation les sections et embranchements indiqués ci-après, avec leur longueur approximative :

	Kilomètres.
Embranchement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque	2 2
Embranchement du Puits-Périer	6 4
Section de Trazegnies à Courcelles	3 1
Raccordement des carrières de Quenast à la station de Tubize	1 7
Section de Flenu-Produits à Pâturages	2 2
Ligne de Dour à Quiévrain	7 6
ENSEMBLE.	25 2

A ces parties de ligne, il faut ajouter le chemin de fer des carrières de Quenast racheté par la Société des chemins de fer des Bassins houillers, ci

et le chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, vers Condé, qui est terminé, mais non mis en exploitation

TOTAL.	33 2
----------------	------

DEUXIÈME QUESTION.

Quelle est la longueur de chacune des sections à construire et la valeur des travaux faits sur les kilomètres en construction ?

RÉPONSE.

La longueur de chaque section ne sera connue exactement qu'après l'approbation de tous les tracés et des plans.

On n'en est pas encore là.

L'Exposé des Motifs du projet de loi relatif à la convention du 25 avril 1870 estimait approximativement à 550 kilomètres l'étendue des lignes restant à construire. (V. *Doc. parl.*, session 1869-70, N° 169, p. 476.)

On entendait sans doute que telle devait être à peu près la longueur des lignes à livrer à l'État en exécution des articles 17 et 18 de la convention, c'est-à-dire tout à la fois des parties inachevées de concessions antérieures et des lignes concédées en vertu de la convention même, mais après déduction à opérer en vertu du § dernier de l'article 17 ainsi conçu : « Dans les six mois » qui suivront la publication de la loi approuvant la présente convention, le Gouvernement » soumettra à un nouvel examen les lignes énumérées ci-dessus, et il est autorisé à modifier » tout ou partie de ces lignes afin d'éviter des » doubles emplois. »

L'arrêté royal du 30 novembre 1870 (*Moniteur* du 2 décembre, page 4706), pris pour l'exécution de cette clause du contrat, a supprimé, mais sans indiquer les longueurs :

1° Deux sections de la concession de Frameries-Chimay;

2° Quatre sections du chemin de Luttre à Châtelineau et de ceinture de Charleroi;

3° Deux embranchements de la ligne d'Anvers-Douai.

Il a réduit à quatre les sections du réseau des chemins vicinaux du Brabant en supprimant les autres.

Malgré ces réductions, lorsque le Gouvernement a voulu, pour satisfaire au désir de la section centrale, avoir l'indication de la longueur approximative de chaque section à construire, il lui a été fourni un relevé dont le total est de 720 kilomètres 200 mètres, savoir :

Ceinture de Charleroi, Luttre à Châtelineau et raccordements . . .	116,000
Frameries à Chimay	56,800
Extension de Frameries-Chimay . .	70,000
Fleurus à Nivelles.	22,000
Anvers à Tournai et vers Douai et embranchement du Rupel	158,000
Bruxelles (Molenbeek) au chemin de	

A REPORTER. . . fr. 422,800

	RÉCAPIT. . . fr. 422,800
fer d'Anvers à Douai et de Malines	
à Terneuzen	50,000
Bruxelles (Nord) à Termonde	36,900
Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord), par	
Boitsfort et Saventhen	36,500
Houdeng à Soignies	15,500
Braine-le-Comte à Renaix	50,100
S ^t -Ghislain à Ath, Basècles (carrières)	
à Baudour, au chemin de fer de	
S ^t -Ghislain à Audenarde et Bleton	
à Bernissart	47,700
Bassin calcaire de Tournai, embran-	
chements de Vaux, Antoing vers	
S ^t -Amand et embranchement de	
Crève-Cœur	27,100
Dour à la frontière vers Cambrai	10,500
Écaussinnes à Ronquières, Ronquières	
à Lembecq, Tubize à Quenast, et	
Lembecq à Rebecq	45,000
	<hr/>
ENSEMBLE	720,200

Il semblerait résulter de là, si ces données étaient exactes, que la Compagnie aurait à construire, en vertu de la convention 720 kilomètres au lieu de 550, sans même tenir compte des suppressions faites en vertu de l'article 17 cité ci-dessus.

En supposant que les suppressions soient seulement de 50 kilomètres, l'excédant au delà des prévisions exprimées aux Chambres serait de 220 kilomètres (soit 40 %) à raison desquels le prélèvement minimum de 7,000 fr. serait de 1,540,000 fr. de rente annuellement.

Ces indications relatives à la longueur des lignes ou au droit de construire telle ou telle section ne sont donc fournies que sous toutes réserves des droits de l'État et sans qu'on puisse s'en prévaloir contre lui.

Quant au deuxième membre de la question, il résulte des renseignements donnés par la Société des Bassins houillers du Hainaut que la valeur des travaux exécutés sur les chemins de fer en cours de construction est d'environ 7 millions et demi de francs.

TROISIÈME QUESTION.

Quelle est la portée des engagements éventuels que le visa peut entraîner pour le Trésor public?

RÉPONSES.

Sans doute, dans la pensée de la section centrale, cette question est complexe; il s'agit à la fois de la portée en droit et de la portée en fait

Bien évidemment en droit, les titres qui seraient visés en vertu de la loi proposée conféreraient au tiers porteur les mêmes droits que

les titres visés à raison des kilomètres livrés à l'exploitation par l'État.

Aussi est-il d'une grande importance en fait de garantir le Trésor contre tout danger de perte ou de mécompte.

Sans faire de convention qui pourrait être invoquée à titre de droit, le Gouvernement demande que la loi lui confère l'autorisation de donner ce visa, dans les limites et moyennant les conditions et garanties qu'il jugera nécessaires.

L'impossibilité d'établir ces limites, conditions et garanties, par une loi, est manifeste à raison même de la diversité des faits et des situations : du moins le Gouvernement a-t-il vainement essayé de trouver cette formule législative applicable à tous les cas sans exposer jamais les intérêts du Trésor, sans que le constructeur eût un droit légal malgré ou contre ces intérêts, sans que l'on perdît les moyens d'assurer simultanément la construction des kilomètres coûteux et des kilomètres faciles.

Un exemple permettra de toucher du doigt, pour ainsi dire, l'une de ces difficultés d'application.

Un membre de la section centrale propose de déclarer par la loi que le Gouvernement ne visera les titres d'annuités que selon l'avancement des travaux et en réservant toujours un nombre de titres suffisants pour garantir l'achèvement des lignes.

C'est, en effet, la première et la plus essentielle des conditions, même tellement évidente, qu'elle va de soi.

Mais suffit-elle? Ne peut-elle être un obstacle à l'exécution que l'on désire faciliter?

Admettons (et ce n'est pas une supposition gratuite) qu'il y ait parmi les kilomètres des environs de Charleroi, dont l'exécution est le plus vivement réclamée, des sections qui doivent coûter 250,000 francs par kilomètre et que les 7,000 francs de titres à viser représentent pour la Compagnie 160,000 francs.

La loi ayant posé cette règle absolue, il faudra bien qu'avant le visa d'un seul titre le constructeur ait fait à peu près le tiers ($\frac{2}{3}$) des travaux. Si, au contraire, la loi laisse au Gouvernement la liberté d'action qu'il croit nécessaire, il pourra, moyennant la garantie d'un tiers dont la solvabilité est indiscutable, faciliter aussi bien l'exécution des kilomètres coûteux que des autres.

Ce n'est pas assez non plus de retenir non visés des titres représentant le capital nécessaire à l'achèvement des lignes; il faut, de plus, subordonner les visas donnés à la condition de pou-

voir achever d'office les travaux. Sans cela, une retenue de 15 %, par exemple, sur les bordereaux de prix unitaires pourrait ne pas suffire.

L'État ne doit pas même s'obliger à viser en tout cas des annuités proportionnellement aux achats de terrains ou de matériaux approvisionnés à pied d'œuvre.

En un mot, sans la complète liberté d'apprécier dans quelles limites, à quelles conditions et moyennant quelles garanties des visas pourront être donnés, le Gouvernement ne pourrait accepter la responsabilité de l'exécution difficile et compliquée de cette loi.

C'est à regret et mû par le sentiment du devoir qu'il demande ces pouvoirs; il lui serait à la fois plus facile et plus agréable de n'avoir qu'à appliquer certaines règles tracées par la loi; mais il ne croit pas à la possibilité d'établir ces règles.

QUATRIÈME QUESTION.

Le visa pourra-t-il être donné pour des travaux non exécutés, et, en cas d'affirmative, dans quelles limites?

RÉPONSE.

Non-seulement le visa ne pourra, en aucun cas être donné pour des travaux non exécutés, mais même il ne devra pas être donné indistinctement pour tous travaux exécutés ou tous approvisionnements de matériaux, ou pour les achats de terrains.

S'il n'est pas certain *a priori* que par application des bordereaux unitaires un kilomètre peut-être construit à un prix inférieur au capital à provenir de la rente de 7,000 francs, l'État aura le droit et le devoir, ou de refuser le visa ou de le subordonner à des garanties.

Il faut qu'en toute hypothèse l'achèvement complet et prompt soit assuré sans que le Trésor puisse éprouver la moindre perte.

CINQUIÈME QUESTION.

Le projet se rapporte-t-il à des titres d'annuités variables comme à des titres d'annuités fixes?

RÉPONSE.

Le projet ne se rapporte qu'aux titres représentatifs du prélèvement de 7,000 francs par kilomètre attribué à la Compagnie des Bassins houillers sur les recettes brutes, lorsqu'elles sont égales ou inférieures à 18,000 francs par kilomètre.

Le Gouvernement ne visera pas et n'a pas visé jusqu'ici des titres afférents à la part variable qui est due à la Compagnie, lorsque les recettes brutes dépassent 18,000 francs par kilomètre.

SIXIÈME QUESTION.

Le visa pourra-t-il s'appliquer à des titres d'annuités concernant des travaux actuellement exécutés sur des lignes non encore livrées à l'État?

RÉPONSE.

Assurément non, en aucune manière. Jamais le Gouvernement n'a eu la pensée de payer les travaux faits antérieurement à la loi, en donnant ainsi un effet rétroactif à celle-ci. Son but unique est de faciliter l'achèvement des lignes en visant des annuités pour les travaux non encore faits à la date où la loi deviendrait obligatoire et seulement quand ces travaux seront exécutés et que toutes les conditions de sécurité existeront ainsi qu'il a été expliqué.

SEPTIÈME QUESTION.

Quelle est la somme payée par l'État à la Compagnie des Bassins houillers aux termes de la loi du 25 février 1871?

RÉPONSE.

La valeur du matériel expertisé s'élève actuellement à fr. 27,080,454 20
 Sur cette somme, il a été réservé pour la valeur du matériel des Compagnies concessionnaires dont les lignes ont été cédées par les Bassins houillers à l'État. 13,600,000 »
 TOTAL. . fr. 13,480,454 20

En paiement du surplus qui lui appartenait en propre, la Compagnie des Bassins houillers a reçu des titres $4 \frac{1}{2}$ p. 0/0 s'élevant en capital nominal à 12,861,600 francs, conformément à l'article 2 de la convention du 22 novembre 1870.

HUITIÈME QUESTION.

Quel est le montant annuel de la patente payée par la Compagnie des Bassins houillers depuis son origine?

RÉPONSE.

Montant du droit de patente en principal.

Année sociale 1866; cotisation de 1867	fr.	10,687	52
— 1867; — 1868	. .	12,025	50
— 1868; — 1869	. .	15,558	54
— 1869; — 1870	. .	54,690	11
— 1870; — 1871	. .	18,449	96
— 1871; — 1872	. .	21,978	57
— 1872; — 1873	. .	29,591	88
	fr.	<u>142,784</u>	<u>48</u>

NEUVIÈME QUESTION.

Quels sont les moyens de coercition que possède le Gouvernement pour forcer la Compagnie des Bassins houillers à l'exécution de ses engagements résultant des conventions et des cahiers des charges du chef desquels elle est tenue vis-à-vis de l'État?

RÉPONSE.

L'article 19 de la convention du 25 avril se réfère, pour les lignes antérieurement concédées, aux cahiers des charges dont elles ont été l'objet, et pour les lignes nouvelles, au cahier des charges-type du 20 février 1866.

Les moyens de coercition prévus par ces ca-

hiers des charges sont la déchéance et la confiscation des cautionnements.

Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, le Gouvernement, lorsqu'il fera l'application de la loi, pourra prendre d'autres garanties et spécialement, comme il est d'usage pour les entreprises de travaux publics, il se réservera le droit d'exécuter d'office, aux frais, risques et périls du constructeur, les ouvrages qu'il laisserait en souffrance.

La section centrale a appris avec étonnement, et la Chambre, sans doute, éprouvera la même impression, que d'après les mesurages et les évaluations de la Compagnie des Bassins houillers, la longueur totale des lignes à construire en vertu de la convention du 25 avril 1870, estimée approximativement à 550 kilomètres par l'Exposé des Motifs du projet de loi relatif à cette convention, serait en réalité de 720.200 mètres, malgré les suppressions opérées par l'arrêté royal du 30 novembre 1870. Les conséquences financières de la convention de 1870 seraient tout autres que celles qui ont été prévues si elle s'appliquait à 200 kilomètres de plus. Cependant la section centrale n'a pas cru que sa mission fût de rechercher par suite de quelles erreurs ou de quels malentendus il peut y avoir une différence aussi considérable entre les évaluations de 1870 et celles de 1873. Elle espère que des explications satisfaisantes seront données plus tard sur ce point. La section a pleine confiance, du reste, que la convention du 25 avril 1870 sera exécutée loyalement, mais strictement, c'est-à-dire sans rien sacrifier des droits de l'État ni des intérêts du Trésor. S'il était démontré qu'en croyant concéder 550 kilomètres environ aux conditions convenues, on a concédé, en réalité, des lignes mesurant ensemble 720 kilomètres, la responsabilité de cette erreur énorme incomberait à qui de droit; mais il est permis de croire que la Compagnie des Bassins houillers a saisi cette occasion d'affirmer le maximum de ses prétentions et qu'une évaluation faite contradictoirement avec le Gouvernement ne donnerait pas les mêmes résultats. Le Gouvernement, en communiquant à la section centrale les renseignements donnés par la Compagnie des Bassins houillers sur la longueur approximative des lignes à construire, sauvegarde ses droits par des réserves formelles quant à la longueur des lignes et au droit de construire telle ou telle section. Cette question, du reste, quelque grave qu'elle soit, n'a qu'un rapport indirect avec le projet de loi en discussion et la section centrale ne s'y est pas arrêtée davantage, puisqu'elle n'a pas à examiner l'application ou l'interprétation de la convention de 1870.

Le principe du projet de loi actuel a été favorablement accueilli par la majorité de la section centrale, parce qu'elle y voit un moyen de hâter la construction de certaines lignes de chemin de fer dont l'achèvement est vivement désiré par les populations, sans nuire à qui que ce soit et sans compromettre les intérêts du Trésor public. Le visa anticipatif constitue, il est vrai, une faveur accordée à la Compagnie des Bassins houillers, en ce sens que le Gouvernement pourrait, sans injustice, lui refuser les avantages qui résulteraient pour elle de l'application de la loi; mais s'il peut les lui procurer sans faire aucune avance de capitaux et même sans courir aucun risque, la faculté

demandée par le projet de loi est suffisamment motivée. Le visa de la trésorerie, *donné pour contrôle et sans qu'aucun engagement, de quelque nature qu'il soit, puisse en résulter pour l'État* (art. 2 de la convention du 25 février 1871 que l'on trouvera aux annexes), devra être subordonné aux garanties les plus sérieuses quand il sera donné anticipativement. On peut voir dans les réponses du Gouvernement reproduites plus haut qu'il fait à cet égard les déclarations les plus positives. La portée véritable du visa est celle-ci. Il constate et atteste que les titres d'annuités mis en circulation représentent des kilomètres de chemin de fer réellement construits et que le porteur a droit à sa part du prélèvement de 7,000 francs par kilomètre sur l'ensemble des lignes construites et à construire qui font l'objet de la convention du 25 avril 1870. Comme ce prélèvement ne peut avoir lieu que sur des lignes ou sections (art. 34 de la convention du 25 avril 1870) entièrement construites ou exploitées, il est clair que la Compagnie des Bassins houillers devra, par des garanties solides ou par des cautions d'une solvabilité incontestable, assurer l'achèvement (d'office au besoin) des lignes ou sections dont l'exécution partielle aura donné lieu à des visas anticipatifs. Des garanties analogues devront être données pour le service des intérêts et de l'amortissement des titres visés. Ce service doit être fait aux frais du concessionnaire et il est inadmissible que l'État ait aucune avance à faire pour en assurer la régularité. Cependant le paiement de l'intérêt et de l'amortissement de titres d'annuités visés par la trésorerie, mis en circulation et entièrement semblables aux autres titres précédemment émis, ne pourrait rester en souffrance sans les inconvénients les plus graves. La Compagnie des Bassins houillers aura donc à donner à cet égard des garanties absolues. Telle est la pensée du Gouvernement, d'après les réponses écrites et les explications verbales données par M. le Ministre des Finances à la section centrale.

Il y a, dans ces conditions, des raisons décisives d'autoriser le Gouvernement à donner le visa anticipatif. Sans faire aucune dépense, sans s'exposer à aucune perte, il permettra à la Compagnie des Bassins houillers de se procurer des capitaux à des conditions avantageuses et il lui donnera un intérêt immédiat et puissant à hâter la construction des lignes concédées et particulièrement des plus longues et des plus coûteuses. Il va de soi qu'en tout cas le projet de loi n'accorde aucun droit à la Compagnie des Bassins houillers et n'est qu'une faculté accordée au Gouvernement. Il pourra rendre disponibles et négociables les titres d'annuités qui représentent des travaux ou des dépenses partielles. Il usera de cette autorisation *dans les limites et moyennant les conditions et garanties qu'il jugera nécessaires* : tel est le texte du projet de loi. La section centrale a cru devoir le compléter par un amendement qui détermine d'une manière générale le *minimum* de ces garanties, mais qui laisse au Gouvernement le droit incontestable d'y ajouter toutes celles qu'il jugera nécessaires et que les circonstances pourraient imposer. Cet amendement accepté par le Gouvernement est ainsi conçu :

« Le visa ne pourra être donné que pour la valeur des travaux faits et des matériaux approvisionnés à pied d'œuvre, valeur calculée proportionnellement au coût total de la ligne ou section à construire et sous déduction de 15 p. $\frac{0}{100}$. »

Le Gouvernement avait vu d'abord une objection sérieuse à tout amendement qui déterminerait les limites dans lesquelles il pourrait accorder le visa. M. le Ministre des Finances, dans une des réponses adressées à la section centrale, exprime la crainte qu'en fixant les conditions à exiger par la loi même on ne semble donner à la Compagnie des Bassins houillers le droit d'obtenir le visa dès que ces conditions existeraient. Telle n'était pas la pensée de la section centrale. Elle a voulu par la loi même fixer la limite qu'on ne pourrait dépasser; mais en deçà de cette limite, elle entend laisser au Gouvernement la liberté de prendre toutes les précautions qu'il jugerait nécessaires ou seulement utiles. La loi lui donne une faculté dont il usera sous sa responsabilité. Le visa anticipatif sera toujours une concession du Gouvernement. « Non-seulement il pourra la subordonner à toutes les garanties que les circonstances rendront nécessaires, mais il pourra en retour demander à la Compagnie des Bassins houillers toutes les concessions que réclamerait l'intérêt du Trésor ou des populations. Il sera incontestablement en droit de refuser le visa, toutes les fois que la Compagnie pour l'ordre et les délais d'exécution des travaux, pour l'activité avec laquelle il convient de les pousser, pour les modifications à apporter au tracé des lignes, ou pour d'autres points encore, ne lui donne pas toutes les satisfactions qu'il désire. »

Un membre de la section centrale a même cru devoir demander quelles étaient les concessions importantes à obtenir de la Compagnie des Bassins houillers que le Gouvernement avait en vue en présentant le projet de loi. La proposition de poser au Gouvernement la question suivante : « Quels sont les différends entre le Gouvernement et la Compagnie des Bassins houillers auxquels le vote du projet de loi mettra un terme ? » a été rejetée parce que la section centrale a pensé que cette question, peu susceptible d'une réponse complète et immédiate, pourrait apporter un retard regrettable à la discussion de la loi; mais, à l'unanimité de ses membres, elle a chargé son rapporteur d'exprimer dans le rapport le désir de la section centrale de voir, dans la discussion publique, M. le Ministre des Finances donner des explications au sujet des différends que le vote du projet de loi est appelé à vider.

L'ensemble du projet de loi amendé, comme il est dit ci-dessus, est ensuite adopté par trois voix contre une et trois abstentions.

Le Rapporteur,

AMÉDÉE VISART.

Le Président,

P. TACK.

PROJET DE LOI.**Projet du Gouvernement.****ARTICLE UNIQUE.**

Le Gouvernement est autorisé à faire viser par la Trésorerie, dans les limites et moyennant les conditions et garanties qu'il jugera nécessaires, des titres d'annuités afférentes aux lignes à construire qui sont énumérées aux articles 17 et 18 de la convention du 25 avril 1870 approuvée par la loi du 3 juin suivant.

Projet de la section centrale.**ARTICLE UNIQUE.**

Le Gouvernement est autorisé à faire viser par la Trésorerie, dans les limites et moyennant les conditions et garanties qu'il jugera nécessaires, des titres d'annuités afférentes aux lignes à construire qui sont énumérées aux articles 17 et 18 de la convention du 25 avril 1870, approuvée par la loi du 3 juin suivant.

Le visa ne pourra être donné que pour la valeur des travaux faits et des matériaux approvisionnés à pied d'œuvre, valeur calculée proportionnellement au coût total de la ligne ou section à construire et sous déduction de 15 p. 0/0.

ANNEXES.

ANNEXE A.

La *Compagnie des Bassins houillers du Hainaut*, voulant donner aux Compagnies de Frameries-Chimay, de ceinture de Charleroi, de Manage-Piéton, de Hainaut-Flandres, de Braine-Courtrai, de Tamines-Landen, de l'Ouest de la Belgique et du Centre la garantie que les bénéfices du contrat du 25 avril 1870 serviront en premier ordre à assurer le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations des dites Compagnies, s'engagera par des contrats spécialement faits avec ces Compagnies à donner en gage à chacune d'elles :

1^o Une quotité des titres créés par la Caisse d'annuités en représentation du prélèvement de 7,000 francs par kilomètre sur les recettes brutes des lignes reprises au 1^{er} janvier 1871, quotité proportionnelle à la recette de chaque ligne en 1870, comparée aux recettes de l'ensemble des lignes ;

2^o Même quotité dans $\frac{2}{3}$ des titres créés par la Caisse d'annuités en représentation du prélèvement kilométrique attribué aux lignes à construire, jusqu'à concurrence de 520 kilomètres.

3^o Même quotité des titres à créer ultérieurement lors de la conversion de la part variable en annuités fixes.

Ces divers contrats indiqueront l'État comme tiers désigné par les parties pour garder les titres donnés en gage et lui conféreront mandat de remettre ces titres à la seule Société des Bassins houillers en échange d'obligations des Compagnies prémentionnées dans la proportion existante entre les annuités engagées et les obligations en circulation.

Pour l'exécution de ces garanties il a été convenu ce qui suit, entre :

1^o *L'État belge*, représenté par M. Victor Jacobs, Ministre des Finances ;

2^o *La Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, dûment autorisé par le conseil d'administration de ladite Société.

ARTICLE PREMIER.

Il sera créé par la Caisse d'annuités des titres représentatifs des annuités dues par l'État en exécution de la convention du 25 avril 1870, à la Compagnie des Bassins houillers et transférées par cette dernière à la Caisse d'annuités.

L'amortissement de ces titres sera calculé de telle sorte que la somme annuelle due par l'État couvre l'intérêt et l'amortissement des titres émis. L'intérêt sera de 3 p. % et l'amortissement se fera au pair, soit à raison de 100 francs, par la voie du sort.

Néanmoins l'amortissement des titres représentatifs du matériel cédé à l'État pourra se faire par voie de rachats à la Bourse, suivant un règlement à convenir entre la Caisse d'annuités et l'État

ART. 2.

Ces titres, dont la forme devra être approuvée par l'État, seront visés par la Trésorerie, pour contrôle, sans qu'aucun engagement, de quelque nature que ce soit, puisse en résulter pour l'État. La Société des Bassins houillers pourra seule les présenter au visa.

ART. 3.

Les intérêts de ces titres visés seront payables aux Caisses de l'État. Le capital de ceux qui devront être amortis ne sera payable qu'à Bruxelles, Anvers, Gand et Liège, sur présentation de bordereaux signés par les intéressés.

En cas de paiement de coupons ou de titres falsifiés, la perte sera supportée par les Bassins houillers à moins qu'il n'y ait faute lourde de la part des agents chargés du paiement

Une somme annuelle de six mille francs sera versée au Trésor par cette Société pour indemniser l'État des frais que lui occasionneront le paiement et le contrôle des coupons et titres payes. Les frais occasionnés par le visa seront payés directement par la Société au directeur de la Trésorerie sur mémoire.

ART. 4.

L'État comme tiers agréé par les parties s'engage à garder les titres de la Caisse d'annuités qui lui seront remis pour servir de gage aux diverses Sociétés avec qui la Compagnie des Bassins houillers aura fait les traités dont il est question au préambule des présentes et à ne les remettre que dans les conditions indiquées ci-dessus.

ART. 5.

La Compagnie des Bassins houillers a garanti à l'État par l'article 49 de la convention du 25 avril 1870 une recette brute de 21,000 francs par kilomètre en 1871 et de 22,000 francs en 1872 et 1873.

Si l'exécution de cette clause devait entraîner pour la Compagnie des Bassins houillers l'obligation de payer à l'État une somme quelconque dans le cours de ces trois années, elle s'oblige à la verser au Trésor aussitôt le déficit constate. Ce versement sera garanti, à concurrence d'un million par an, sans que la garantie d'une année puisse être reportée sur l'autre. Les garanties à présenter par les Bassins houillers devront être agréées par le Gouvernement.

ART. 6.

Les titres émis ou promis jusqu'à ce jour par la Caisse d'annuités seront retirés de la circulation avant l'émission des titres nouveaux à viser par la Trésorerie; si le retrait ne pouvait s'opérer intégralement, il sera émis d'autant moins de titres visés, la Société des Bassins houillers s'engageant à déposer dans les mains de l'État des obligations des chemins de fer indiqués au préambule en proportion de ce déficit.

ART. 7.

A défaut de ratification dans les trois mois des présentes par les Compagnies de Frameries-Chimay, de ceinture de Charleroi, de Manage-Piéton, de Hainaut-Flandres, de Braine-Courtrai, de Tamines-Landen, de l'Ouest de la Belgique et du Centre, des contrats de gages prémentionnés emportant ratification de la convention du 23 avril; de la cession du matériel à l'État, en acceptation de l'État comme cessionnaire direct des lignes pour le cas où les Bassins houillers manqueraient à leurs engagements, la présente convention pourra être considérée par l'État comme nulle et non avenue; il pourra, s'il le préfère, séquestrer les valeurs offertes en gage ou délégation aux compagnies non acceptantes jusqu'à ce qu'un accord se soit établi entre elles et les Bassins houillers; dans ce cas et jusque-là ceux-ci déposeront à titre de gage ou de nantissement supplémentaire entre les mains de l'État des titres d'annuités d'une valeur égale au gage non accepté par une ou plusieurs compagnies.

Fait en double à Bruxelles, le 23 février 1874.

(Signé) V. JACOBS.

L'Administrateur délégué,

(Signé) S. PHILIPPART.

ANNEXE B.

CAUTIONNEMENTS déposés à l'agence de la Banque Nationale à Bruxelles, en obligations à 3 p. % de la Caisse d'annuités dues par l'État, acceptées au taux de 75 p. % :

1° Par la Banque de Belgique, à titre de bailleresse des fonds de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut,

Le 8 novembre 1872.

NUMÉRO de la reconnais- sance.	CONCESSION.	MONTANT du DÉPÔT.
12092	Embranchements du chemin de fer de Frameries à Chimay	65,000 »
12093	Chemin de fer de ceinture de Charleroi	79,500 »
12094	Id. du réseau brabançon	284,000 »
12095	Id. de Luttre à Châtelain	53,500 »
12096	Id. d'Enghien à Courtrai	215,500 »
12097	Id. de Hainaut et Flandre	267,000 »
12098	Id. d'Anvers à Douai	594,500 »
12099	Id. de Dour à Quiévrain	27,000 »
12100	Id. de Frameries à Chimay avec embranchement vers Thuin	211,000 »
12101	Id. de raccordement du bassin calcaire de Tournai	40,000 »
12102	Id. (concession de la loi du 5 juin 1870)	667,000 »
	TOTAL fr.	2,502,000 »
	Soit, à 75 p. %	1,876,500 »

2° Par la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, à Bruxelles :

A. Le 9 novembre 1872.

12104	Chemin de fer d'Eecloo à Anvers	107,000 »
12105	Id. de Bruges à Waereghem	200,000 »

B. Le 20 novembre 1872.

12265	Chemin de fer de Thielt à Lichtervelde	153,500 »
12267	Id. de Termonde à Saint-Nicolas	153,500 »

TOTAL fr.	3,076,000 »
Soit, à 75 p. %	2,307,000 »