

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 FÉVRIER 1885.

Convention conclue entre l'Etat et la Banque de Belgique, le 12 février 1885, pour l'indemniser conformément à la loi du 28 juillet 1884.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une loi du 28 juillet 1884 a autorisé le Gouvernement à distraire, moyennant indemnité à fixer, au besoin, par les tribunaux, conformément à l'article 1794 du Code civil, de l'entreprise de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril - 3 juin 1870), la construction des sections de chemins de fer de Bruxelles à Londerzeel par Zellick, de Bruxelles au bois de la Cambre et de Chimay à la frontière française, que la Société prénommée devait construire aux conditions énoncées dans une convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par une loi du 26 juin suivant.

Le Gouvernement, voulant faire usage des pouvoirs que lui a conférés ladite loi du 28 juillet 1884, avait à apprécier s'il était préférable de laisser aux tribunaux le soin de fixer l'indemnité dont il s'agit ou, au contraire, de la régler à l'amiable avec la Société intéressée, c'est-à-dire avec la Banque de Belgique, cessionnaire et mandataire de la Société de construction prénommée.

Déjà la section centrale, chargée de l'examen du projet de loi adopté en 1884⁽¹⁾, avait manifesté nettement ses préférences pour la seconde de ces deux solutions.

(¹) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. BEECKMAN, SABATIER, BOCKSTAEL, DE BRUYN, VERWILGHEN et DE DECKER.

Une section avait présenté l'observation suivante :

« Le rapport rédigé par l'administration en ce qui concerne les indemnités
» à payer à l'entrepreneur devrait être communiqué; on regrette que l'on n'ait
» pu se mettre d'accord sur ce point et qu'on doive se soumettre aux len-
» teurs et aux chances d'une expertise judiciaire. »

La section centrale, après avoir mentionné cette observation, ajoutait :

« Elle (la section centrale) regrette également que le Gouvernement et la
» Banque de Belgique n'aient pu se mettre d'accord sur la somme à payer
» pour la renonciation à l'entreprise. »

Et plus loin :

« Des explications fournies à la section centrale il est résulté qu'une com-
» mission de fonctionnaires des plus compétents, nommée par M. le Ministre
» a été chargée d'établir — les ingénieurs de l'entrepreneur étant appelés sim-
» plement à titre consultatif — le coût de l'établissement des sections à dis-
» traire de l'entreprise générale, et de calculer, en comparant ce chiffre avec
» celui de l'entreprise à forfait, l'indemnité à payer pour dégager le Gouver-
» nement, conformément à l'article 1794 du Code civil.

» L'honorable Ministre de l'Intérieur, reconnaissant le principe
» de l'indemnité due à la Banque de Belgique, impose à celle-ci la résiliation
» du contrat en ce qui concerne les lignes dont s'occupe le projet. Mais
» l'honorable Ministre de l'Intérieur n'a pas cru pouvoir traiter quant au
» chiffre de l'indemnité, et il propose de le faire déterminer par une exper-
» tise judiciaire, sur le pied de l'article 1794 du Code civil.

» Il est regrettable que les parties n'aient pu se mettre d'accord; la
» Chambre eût pu ainsi savoir exactement la somme à payer. On reconnaît
» que le travail fait par la commission nommée par le Ministre, et dans
» lequel on a tenu compte du coût des trois lignes supprimées (parmi les-
» quelles celles du bois de la Cambre donnant une perte assez considérable
» au constructeur) a été établie avec beaucoup de soin.

» Il est douteux que des experts nommés par la justice apportent plus de
» compétence dans leurs évaluations. Mais on comprend la réserve de l'hono-
» rable Ministre de l'Intérieur, qui veut mettre à couvert la responsabilité du
» Gouvernement.

» La section centrale, les causes du débat étant exposées, ne croit pas
» devoir insister davantage sur une question qui sera soumise à la justice à
» bref délai, si les parties ne se rapprochent pas. »

Le rapprochement s'est effectué, Messieurs, et le Gouvernement, malgré son désir de couvrir sa responsabilité, a cru le résultat obtenu suffisamment

avantageux pour devoir entrer dans les vues de la section centrale de 1884, en fixant, à l'amiable avec la Banque de Belgique, l'indemnité due à celle-ci, plutôt que de se soumettre aux lenteurs et aux chances d'une expertise judiciaire.

Le Gouvernement, toutefois, a réservé l'approbation, par la Législature, de la convention qu'il a conclue avec la Banque de Belgique. L'intervention législative est nécessaire. Outre les trois lignes indiquées à l'article 1^{er} de la loi du 28 juillet 1884, la convention distrait en effet de l'entreprise une quatrième ligne, celle de Couillet à Châtelet. Mais, en fût-il autrement, le Gouvernement n'eût pas cru pouvoir régler définitivement une affaire de cette importance, sans donner à la Chambre et au Sénat l'occasion de faire connaître, en temps utile, leur sentiment sur le choix à faire entre les deux modes de procéder qu'autorise la loi du 28 juillet 1884 : l'accord amiable, ou le recours aux tribunaux.

Le Gouvernement n'entend pas déclarer que les lignes dont il s'agit sont inutiles et qu'il n'y aura pas lieu de les créer ultérieurement. Il ne s'agit que d'en décharger actuellement la Société qui en a l'entreprise.

Ces explications données sur les considérations qui ont porté le Gouvernement à agir comme il l'a fait, il nous reste, Messieurs, à vous indiquer, d'une façon nécessairement sommaire (les détails se trouvant dans les métrés et calculs qui seront déposés sur le bureau de la Chambre), comment ont été déterminés les chiffres qui figurent aux divers articles de la convention.

Nous passerons successivement en revue ce qui se rapporte à chacune des quatre lignes préindiquées.

Bruxelles (ouest) à Londerzeel par Zellick.

La longueur de cette ligne, d'après les projets qui en avaient été approuvés en principe, était de 19,602^m55.

Aux termes de l'article 34 de la convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant, l'État aurait eu à remettre à la Banque de Belgique, du chef de la livraison de cette ligne, et ce en titres de la Dette publique à 4 p. %, un capital représentatif d'un certain nombre d'annuités.

Le montant de l'annuité devait être de 9,800 francs par kilomètre.

Le nombre des annuités devait correspondre au nombre d'années compris entre le moment où la ligne aurait été livrée à l'État à fin d'exploitation et le 31 décembre 1966 (voir art. 33, litt. I, de la convention - loi des 1^{er}-26 juin 1877).

On a reconnu que, si le Gouvernement n'avait pas mis obstacle à l'exécution des travaux, la ligne de Bruxelles (ouest) à Londerzeel par Zellick lui aurait été vraisemblablement livrée le 1^{er} juillet 1881.

On a calculé que le capital représentatif d'une série d'annuités de 9,800

francs chacune, pendant le nombre d'années compris entre le 1^{er} juillet 1881 et le 31 décembre 1966, est de fr. 255,914 25 c.

Le capital en titres de la Dette publique à 4 p. % à remettre par l'État, à la Banque de Belgique, du chef de la ligne de Bruxelles (ouest) à Londerzeel par Zellick, eût donc été de fr. 255,914 25 c. × 19,60255 ou fr. 4,624,518 92 c.

Bien que les travaux à effectuer entre Bruxelles et Londerzeel n'aient pas été commencés, une partie du capital prémentionné de fr. 4,624 518 92 c. a déjà été délivré, à concurrence de 812,400 francs, à la Banque de Belgique, en exécution de l'article 38 de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, article que nous croyons utile de reproduire ici *in extenso* :

« ART. 38. — La partie des titres dont il s'agit à l'article 34 ci-dessus, correspondant à un capital de 200,000 francs par kilomètre, sera délivrée sur le vu de certificats émanant du Département des Travaux publics, constatant la valeur des terrains acquis, des travaux faits et des approvisionnements à pied d'œuvre.

» La valeur des terrains, des travaux et des approvisionnements sera déterminée d'après un devis correspondant à une dépense de premier établissement de 200,000 francs par kilomètre, quelle que soit la dépense réelle.

» Ce devis sera dressé séparément par ligne ou par section, conformément aux indications qui seront données, à cet effet, par le Ministre des Travaux publics.

» Le montant de chaque certificat ne pourra pas être inférieur à 500,000 francs.

» Les titres seront délivrés avec la jouissance courante.

» Quinze jours au moins avant l'échéance de chaque terme semestriel, la Société contractante ou ses ayants droit devront verser, dans la Caisse de l'État, les sommes nécessaires pour le service des intérêts des titres délivrés et ce jusqu'à la livraison à l'État, à fin d'exploitation, des lignes ou sections de lignes auxquelles ces titres se rapportent, le tout sans préjudice au droit de faire exécuter d'office le complément des travaux.

» Le complément des titres sera délivré après cette livraison et la Société contractante ou ses ayants droit bonifieront, le cas échéant, au Trésor, les intérêts de tous les titres depuis la dernière échéance jusqu'à la date à laquelle les lignes ou sections seront considérées comme livrées à l'État, en exécution de l'article 30 ci-dessus.

» Le Gouvernement se réserve de faire placer ou de placer lui-même les titres dont il s'agit au présent article. Dans ce cas, le produit net de ces titres ne pourra être inférieur de plus de 4 p. % au cours de la Bourse. »

Ainsi qu'on vient de le voir, c'est le Ministre des Travaux publics qui avait qualité pour déterminer les lignes ou sections pour chacune desquelles un devis séparé devait être dressé, en vue de la délivrance des acomptes, à concurrence de 200,000 francs par kilomètre, dus au constructeur, à mesure de

l'acquisition des terrains, de l'approvisionnement des matériaux à pied d'œuvre et de l'exécution des travaux.

Usant de ces pouvoirs, le Ministre des Travaux publics avait décidé que, pour la délivrance des acomptes, le coût des travaux de la station et du pont de Boom serait réparti de la façon suivante :

Pour la station, un quart à chacune des quatre sections de Boom à Vieux-Dieu, de Boom à Anvers-Sud, de Boom à Baesrode, et de Boom à Bruxelles (ouest) ;

Pour le pont, une moitié à chacune des deux sections, en vue desquelles le pont était construit, à savoir, Boom à Baesrode et Boom à Bruxelles (ouest).

En exécution de cette décision, on avait établi la quote-part du coût des travaux de la station et du pont de Boom, afférente à la section de Boom à Bruxelles (ouest), et cette quote-part avait été elle-même subdivisée en deux parties au moment de la livraison à l'État de la partie de ligne de Boom à Londerzeel, l'une afférente à ladite partie de ligne de Boom à Londerzeel, l'autre, à la partie de ligne de Londerzeel à Bruxelles (ouest), et ce au prorata de leurs longueurs respectives. On était ainsi arrivé à fixer à 768,400 francs la quote-part afférente à la partie de ligne de Londerzeel à Bruxelles (ouest) dans le coût des travaux de la station et du pont de Boom.

Ces travaux étant exécutés, ladite somme de 768,400 francs a été remise à la Banque de Belgique, en titres de la Dette publique à 4 p. %.

Une autre somme de 44,000 francs lui a été délivrée également, toujours en titres de rente, du chef de travaux effectués dans la nouvelle station créée à Londerzeel, pour le service des trois sections de Londerzeel à Boom, de Londerzeel à Alost et de Londerzeel à Bruxelles (ouest). Cette somme de 44,000 francs est, ici encore, la quote-part afférente à la section de Londerzeel à Bruxelles (ouest), dans le coût total des travaux de la station de Londerzeel.

Les deux sommes ci-dessus, l'une de 768,400 francs, l'autre, de 44,000 francs, forment ensemble celle de 812,400 francs, déjà remise à la Banque de Belgique. Cette somme représente donc des travaux faits, à la station et au pont de Boom, et à la station de Londerzeel.

Si donc, du capital de fr. 4,624,518 92 c^s trouvé, nous déduisons celui de 812,400 francs déjà remis, nous voyons que l'État aurait dû délivrer encore, à la Banque de Belgique, en titres de rente à 4 p. %, un capital qui se serait élevé à fr. 3,812,418 92 c^s au moment de l'achèvement de la section de Bruxelles (ouest) à Londerzeel par Zellick, c'est-à-dire au 1^{er} juillet 1881.

Aujourd'hui qu'il faut évaluer l'indemnité due à la Banque de Belgique, non plus en titres de la Dette publique à 4 p. %, mais en argent, on doit tenir compte de la valeur réelle des titres, c'est-à-dire de la prime que faisaient ces titres à l'époque où ils auraient dû être délivrés. Il a été reconnu qu'il convenait de fixer cette prime à 5 p. %.

Par conséquent, la somme de fr. 5,812,418 92
doit être augmentée de 5 p. % pour prime sur les titres, soit de. 190,620 95

Ce qui donne un total de fr. 4,003,039 87

Telle est la valeur, en argent, du capital, en titres, que l'État aurait dû avoir délivré encore à la Banque de Belgique, au 1^{er} juillet 1881, s'il n'avait pas jugé à propos de distraire de l'entreprise la section de Bruxelles (ouest) à Londerzeel par Zellick.

L'indemnité due, de ce chef, par l'État à la Banque, doit être la différence entre ladite somme de fr. 4,003,039 87 c^s, que la Banque devait recevoir, et la somme qu'elle aurait eu à dépenser pour construire cette section et pour faire le service de l'intérêt des titres qui lui eussent été délivrés sous forme d'acomptes, à mesure de l'acquisition des terrains, de l'approvisionnement des matériaux à pied d'œuvre et de l'exécution des travaux, ainsi que nous l'avons vu ci-dessus.

La commission de fonctionnaires de l'État, chargée de déterminer le montant de la dépense qu'aurait dû faire la Banque de Belgique, s'est arrêtée, à la suite d'évaluations détaillées qui seront déposées sur le bureau de la Chambre, au chiffre de fr. 2,848,450 42 c^s.

En résumé donc, à la date du 1^{er} juillet 1881 :

La Banque aurait eu à recevoir fr. 4,003,039 87
Elle aurait eu à dépenser 2,848,450 42

L'indemnité à lui payer, valeur au 1^{er} juillet 1881, est de. . 1,154,589 45

Bruxelles au bois de la Cambre.

Il n'y avait pas de projet définitivement approuvé en principe pour cette ligne.

On a reconnu qu'il y avait lieu d'établir le calcul de l'indemnité, en admettant une longueur de 2,420 mètres.

Pour cette ligne, comme pour la précédente, l'État aurait dû remettre à la Banque de Belgique, en titres de la Dette publique à 4 p. %, un capital représentatif d'un certain nombre d'annuités.

Le montant de l'annuité devait être de 9,800 francs par kilomètre.

Le nombre des annuités devait correspondre au nombre d'années compris entre le moment où la ligne aurait été livrée à l'État à fin d'exploitation, et le 31 décembre 1968 (voir art. 53, litt. J, de la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877).

Ici encore on a reconnu que, si le Gouvernement n'avait pas mis obstacle à l'exécution des travaux, la ligne lui eût été vraisemblablement livrée le 1^{er} juillet 1881.

On a calculé que le capital représentatif d'une série d'annuités de 9,800 francs chacune, pendant le nombre d'années compris entre le 1^{er} juillet 1881 et le 31 décembre 1968, est de fr. 236,265 61 c^s.

Le capital, en titres de la Dette publique à 4 p. ‰, à remettre par l'État à la Banque de Belgique, du chef de la ligne de Bruxelles au bois de la Cambre, eût donc été de fr. 236,265 61 c^s × 2,42 ou fr. 571,757 94 c^s.

Pour cette ligne, comme pour la précédente, il convient d'augmenter cette somme de 5 p. ‰, du chef de la prime sur les titres, si l'on veut avoir la valeur, en argent, des titres qu'on eût dû délivrer.

Par conséquent, la somme de	fr. 571,757 94
doit être augmentée de 5 p. ‰, soit de	28,587 90

Ce qui donne un total de	fr. 600,345 84
------------------------------------	----------------

Telle est la valeur, en argent, du capital, en titres, que l'État aurait dû avoir délivré, à la Banque de Belgique, au 1^{er} juillet 1881, s'il n'avait pas décidé la suppression de l'embranchement du bois de la Cambre.

La commission de fonctionnaires de l'État, chargée de déterminer le montant de la dépense que la Banque de Belgique aurait dû faire pour construire ledit embranchement et pour faire le service de l'intérêt des titres qui lui eussent été délivrés sous forme d'acomptes à mesure de l'acquisition des terrains, de l'approvisionnement de matériaux à pied d'œuvre et de l'exécution des travaux, s'est arrêtée, à la suite de longues discussions avec les délégués de la Banque de Belgique, et d'évaluations détaillées qui seront déposées sur le bureau de la Chambre, au chiffre transactionnel de fr. 859,977 40 c^s.

Ce chiffre de fr. 859,977 40 c^s, représentant la dépense qu'aurait dû faire la Banque, est supérieur au chiffre de fr. 600,345 84 c^s, trouvé ci-dessus représentant la somme que la Banque aurait dû recevoir. La Banque aurait donc subi une perte sur la construction de l'embranchement du bois de la Cambre.

A la date du 1^{er} juillet 1881 :

La Banque aurait eu à dépenser	fr. 859,977 40
Elle aurait eu à recevoir	600,345 84

La perte qu'elle aurait subie, valeur au 1 ^{er} juillet 1881, est de.	<u>259,631 56</u>
--	-------------------

Chimay à la frontière française.

Cette fois encore, il n'y avait pas de projet approuvé.

On a admis que la ligne eût pu être livrée à l'État, à fin d'exploitation, le 1^{er} août 1885.

Le montant de l'annuité kilométrique étant, ici encore, de 9,800 francs, le nombre des annuités devait correspondre au nombre d'années compris entre le 1^{er} août 1883 et le 31 décembre 1966 (voir art. 33, litt. I, de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877).

On a calculé que le capital représentatif d'une série d'annuités de 9,800 francs chacune, pendant le nombre d'années préindiqué, est de 233,736 francs.

La Banque de Belgique avait dressé un projet, donnant une ligne de 14,950 mètres de longueur et devant donner lieu à une dépense de fr. 1,653,756 98 c^s, y compris, comme précédemment, le service de l'intérêt des titres qui lui auraient été délivrés sous forme d'acomptes.

En suivant la marche indiquée ci-dessus, pour les deux lignes de Bruxelles à Londerzeel et de Bruxelles au bois de la Cambre, le calcul de l'indemnité due à la Banque, du chef de la distraction de l'entreprise de la ligne de Chimay à la frontière, s'établirait comme il suit, en prenant comme base le projet dressé par la Banque.

La Banque aurait dû recevoir des titres de la Dette publique à 4 p. %, pour un capital de :

233,736 francs × 14,95, ou	fr. 3,524,233 »
A ajouter la prime de 5 p. % sur les titres.	176,212 65
	<hr/>
TOTAL.	fr. 3,700,465 65

A déduire la dépense de construction, service financier
compris fr. 1,653,756 98

Indemnité qu'aurait due l'État, valeur au 1^{er} août 1883 . fr. 2,046,708 67

Les ingénieurs de l'État avaient trouvé le projet de la Banque peu satisfaisant, et l'avaient modifié en vue d'en faire disparaître les défauts. Dans ce projet, ainsi modifié, la longueur de la ligne était réduite à 14,523 mètres, et la dépense de construction, service financier compris, était portée à fr. 1,940,942 18 c^s.

Le calcul de l'indemnité due par l'État s'établissait, d'après ce projet modifié, comme suit :

La Banque aurait dû recevoir des titres de la Dette publique à 4 p. % pour un capital de :

233,736 francs × 14,523, ou.	fr. 3,424,063 »
A ajouter la prime de 5 p. % sur les titres	171,203 25
	<hr/>
TOTAL.	fr. 3,595,268 25

A déduire la dépense de construction, service financier
compris. fr. 1,940,942 18

Indemnité qu'aurait due l'État, valeur au 1^{er} août 1883. . fr. 1,654,526 07

La Banque avait fait remarquer que, par une étude plus complète du terrain, il lui eût été possible d'améliorer son projet primitif, de façon à atteindre le résultat indiqué par les ingénieurs de l'État, sans porter la dépense de fr. 1,655,756 98 c^s à fr. 1,940,942 18 c^s; et la commission de fonctionnaires de l'État, reconnaissant qu'il y avait du vrai dans cette observation, avait proposé de fixer l'indemnité à un chiffre moyen entre celui de fr. 2,046,708 67 c^s et celui de fr. 1,654,526 07 c^s, soit au chiffre de fr. 1,850,517 37 c^s, valeur au 1^{er} août 1885.

Toutefois, dans les dernières négociations avec la Banque, le Gouvernement ayant déclaré vouloir s'en tenir purement et simplement au projet de ses propres ingénieurs, la Banque a fini par admettre, pour l'indemnité lui revenant du chef de la suppression de la ligne de Chimay à la frontière, valeur au 1^{er} août 1885, le chiffre de fr. 1,654,526 07 c^s.

Récapitulation des trois paragraphes précédents.

Si le contrat n'avait pas été modifié dans son exécution, la Banque de Belgique aurait reçu :

1^o Au 1^{er} juillet 1881 :

Pour Bruxelles à Londerzeel	fr. 1,184,589 48
Moins la perte sur l'embranchement du bois de la Cambre	259,631 56
	DIFFÉRENCE fr. 914,957 89

2^o Au 1^{er} août 1885 :

Pour Chimay à la frontière	fr. 1,654,526 07
	TOTAL fr. 2,569,283 96

Calcul des intérêts.

La commission des fonctionnaires de l'État a reconnu qu'il y avait lieu de tenir compte du retard apporté, par le fait du Gouvernement, au payement des indemnités dues en principal, savoir :

Depuis le 1 ^{er} juillet 1881, pour	fr. 914,957 89
Depuis le 1 ^{er} août 1885, pour	1,654,526 07

On admet qu'il y a lieu d'allouer des intérêts simples à 5 p. % l'an, depuis le jour où la somme était due en principal, jusqu'au 1^{er} mars 1885.

On trouve ainsi :

Intérêts à 5 p. %/, du 1 ^{er} juillet 1884 au 1 ^{er} mars 1885 sur fr. 914,957 89 c ^s	fr.	167,742 27
Intérêts à 5 p. %/, du 1 ^{er} août 1885 au 1 ^{er} mars 1885, sur fr. 1,654,326 07 c ^s		130,967 48
TOTAL DES INTÉRÊTS		fr. 298,709 75

Récapitulation en principal et intérêts :

En principal	fr.	2,569,285 96
En intérêts		298,709 75
TOTAL		fr. 2,867,995 71

Cautionnements réclamés par l'État.

Le Gouvernement a fait observer, à la Banque de Belgique, qu'il détient actuellement encore, dans ses caisses, entre autres, trois cautionnements destinés à garantir l'exécution de certains travaux primitivement prescrits dans les stations de Zellick et de Londerzeel et qui ne devront pas être exécutés par suite de la nouvelle convention.

Ces trois cautionnements, versés par application de l'article 10 de la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877, sont :

a). Un cautionnement déposé par la Banque de Belgique, pour la station de Londerzeel, considérée comme faisant partie de la ligne de Londerzeel à Boom	fr.	55,351 87
b). Un cautionnement, déposé par la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril/3 juin 1870), pour la même station de Londerzeel, considérée comme faisant partie de la ligne de Londerzeel à Alost		55,400 »
c). Un cautionnement, déposé par ladite Société de construction, pour la station de Zellick, considérée comme faisant partie de la ligne de Bruxelles (nord) à Termonde par Assche		101,700 »
TOTAL		fr. 212,451 87

Un seul de ces trois cautionnements, le premier versé par la Banque

de Belgique, doit entrer ici en ligne de compte pour le règlement de l'indemnité.

Du chiffre ci-dessus, de	fr. 2,867,993 71
il y a lieu de déduire	55,531 87
	<hr/>
Ce qui réduit l'indemnité à	fr. 2,812,661 84

étant entendu que le Gouvernement restituera, à la Banque de Belgique, le cautionnement *a*, montant à fr. 55,531 87 c^s, et qu'il se chargera de réclamer, de la Société de construction en cause, la transformation des cautionnements *b* et *c*, montant ensemble à 157,100 francs, en versements définitifs au profit du Trésor.

Couillet à Châtelet.

Il n'a pas été procédé pour la ligne de Couillet à Châtelet, qui devait comprendre environ 7,200 mètres de voies, comme pour les trois autres lignes.

On n'a pas calculé l'indemnité qui aurait pu revenir à la Banque, si l'on avait appliqué l'article 1794 du Code civil. Le Gouvernement a fait, de l'abandon pur et simple, par la Banque, du droit de construire cette ligne, une des conditions de l'arrangement à l'amiable. La Banque estimait qu'une indemnité de 100,000 francs au moins lui revenait de ce chef, et les calculs de l'administration rendaient cette allégation vraisemblable. La Banque a, toutefois, consenti à ce qu'exigeait le Gouvernement, sous cette seule réserve que l'État lui reprendrait, au prix qu'elle justifierait avoir payé elle-même, le matériel des voies déjà approvisionné pour la construction de cette ligne, ce à quoi le Gouvernement, à son tour, a consenti.

Reprise du matériel des voies déjà approvisionné.

Le matériel des voies était déjà complètement approvisionné pour la ligne de Couillet à Châtelet, ce qui s'explique par cette circonstance que la suppression de cette ligne n'a été notifiée, à la Banque, que lors des dernières négociations.

Ce matériel est détaillé au relevé *A* annexé à la convention, et évalué à un total de fr. 120,511 17 c^s.

Les rails et accessoires, pesant ensemble 590,726 kil. 88, y sont évalués à fr. 46,094 37 c^s, en comptant les rails à fr. 0,07 par kilogramme.

La Banque a justifié avoir payé, pour ces mêmes objets, en vertu de contrats faits anciennement, un prix unitaire de fr. 0,20 par kilogramme, soit, pour les 590,726 kil. 88, un prix total de fr. 118,145,38.

La différence entre les sommes de fr. 46,094 37 c^s et fr. 118,145 38 c^s, soit fr. 72,051 01 c^s, constitue donc une perte pour la Banque, et devrait augmenter l'indemnité ci-dessus fixée.

Il en serait de même de la différence entre la valeur des rails approvisionnés pour les autres lignes, comptés à fr. 0,15 c^s, et le chiffre de fr. 0,07 c^s, auquel le Gouvernement s'engage à les reprendre, soit fr. 24,591 38 c^s.

Mais, sur l'ensemble de ces deux sommes.	fr.	72,051 08
et.		24,591 38
		<hr/>
Soit	fr.	96,642 39

la Banque a, en termes de négociations, consenti à une réduction de fr. 58,504 25 c ^s , et par suite l'indemnité à payer par l'État est définitivement fixée à	fr.	2,812,661 84
plus		38,338 16
		<hr/>

TOTAL fr. 2,851,000 »

Tel est le chiffre qui figure à l'article 2 de la convention.

Restitution à la Banque d'une somme de 104,388 francs, versée par elle au Trésor.

Nous avons expliqué ci-dessus comment la Banque avait été mise en possession de titres de la Dette publique à 4 p. %, pour une valeur de 812,100 francs, comme acomptes du chef de certains travaux aux sections de Boom et de Londerzeel, et au pont de Boom.

En vertu des dispositions de l'article 58 de la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, la Banque a dû faire jusqu'à présent le service de l'intérêt de ces titres. Elle a versé, à cette fin, au Trésor, pour la période du 1^{er} juillet 1881 au 31 octobre 1884, une somme de 104,388 francs, que l'État doit lui restituer, puisque c'est au 1^{er} juillet 1881 que la Banque aurait dû cesser le service de l'intérêt, si le Gouvernement lui avait laissé construire la ligne de Bruxelles à Londerzeel.

L'article 3 de la convention prévoit cette restitution et décide que la Banque est déchargée, à partir du 1^{er} novembre 1884, du service de l'intérêt des titres dont il s'agit, lesquels lui demeurent définitivement acquis.

Frais d'études.

La Banque a justifié avoir dépensé pour études entreprises à la demande du Gouvernement, en dehors de ses obligations contractuelles, une somme de 41,000 francs, principalement pour l'étude de la ligne directe de Bruxelles

(ouest) à Londerzeel par Laeken avec raccordement au chemin de fer de Bruxelles (nord) à Gand par Alost, que, pendant longtemps, il avait été question de faire construire par la Banque, en remplacement d'une partie des lignes distraites de son entreprise.

Le Gouvernement doit évidemment rembourser ces frais d'études à la Banque, et c'est ce que prévoit l'article 4 de la convention. Les plans deviennent sa propriété et lui seront remis.

Les articles 5 et 6 de la convention trouvent leur justification dans les paragraphes qui précèdent.

L'article 7 dispose que la convention sera considérée comme nulle et non avenue si l'approbation de la Législature n'est pas accordée avant le 1^{er} avril 1885.

L'article 8 décide que la convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2 40 c.

Telle est, Messieurs, la convention que le Gouvernement a conclue, sous réserve d'approbation par la Législature, avec la Banque de Belgique, agissant tant pour son propre compte que comme cessionnaire et mandataire de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril/3 juin 1870), pour laquelle ladite Banque se porte garante en tant que de besoin.

Le Gouvernement, en signant cette convention, croit avoir concilié dans une juste mesure les droits et les intérêts de la Banque de Belgique et ceux du Trésor.

Il espère que la Chambre partagera son sentiment à cet égard et qu'elle approuvera la convention. En appréciant le résultat des laborieuses négociations qui l'ont préparée, la Chambre voudra bien ne pas perdre de vue que le chiffre relativement élevé de l'indemnité à payer ne représente pas le bénéfice que l'entrepreneur aurait dû faire sur la construction des lignes dont il s'agit, en ce sens que le capital représentatif de l'annuité kilométrique de 9,800 francs ne constituait pas le prix de construction du kilomètre de ligne auquel il se rapportait. Pour se rendre un compte exact de ce que représente ce capital, il faudrait refaire ici l'historique des deux conventions-lois des 25 avril - 3 juin 1870 et des 1^{er}-26 juin 1877. Si le chiffre de l'indemnité semble élevé, c'est que le chiffre de l'annuité kilométrique de 9,800 francs serait exagéré s'il ne représentait que le coût moyen de construction d'un kilomètre de ligne. Mais il n'en n'est rien : cette annuité était le prix, réparti par kilomètre, d'un ensemble de charges résultant des conventions de 1870 et de 1877 ; elle remplaçait, pour chaque kilomètre de chemin de fer livré depuis le 1^{er} janvier 1877, la part attribuée à l'entrepreneur, par l'article 44 de la convention du 25 avril 1870, dans les recettes brutes de l'ensemble des lignes relevant de cette convention.

L'article 1^{er} du projet de loi a pour objet d'approuver la nouvelle convention.

Les articles 2 et 3 de ce projet ont pour but de mettre à la disposition du

Gouvernement les ressources nécessaires à l'exécution de la convention approuvée par l'article 1^{er}.

Il ne nous reste, Messieurs, qu'à appeler votre plus bienveillante attention sur l'extrême urgence de cette affaire et à vous prier de vouloir bien en faire, dans le plus bref délai possible, l'objet de vos délibérations.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

Chevalier DE MOREAU.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

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

J. VANDENPEEREBOOM.

CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par M. le chevalier de Moreau, Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, M. Beernaert, Ministre des Finances, et M. Vandenpeereboom, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, à Bruxelles, d'une part ;

Et la Banque de Belgique (Société anonyme), établie à Bruxelles, représentée par M. Adolphe de Vergnies, son président, demeurant à Bruxelles, et deux de ses administrateurs, MM. Oscar Guichard, demeurant à Bruxelles, et G. Kumps, demeurant à Ixelles, la dite Banque, agissant tant pour son propre compte que comme cessionnaire et mandataire de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril/3 juin 1870), pour laquelle la Banque de Belgique se porte garante en tant que de besoin, d'autre part ;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Une loi du 28 juillet 1884 a autorisé le Gouvernement à distraire, moyennant indemnité à fixer au besoin par les tribunaux, conformément à l'article 1794 du Code civil, de l'entreprise de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril - 3 juin 1870), la construction des sections de chemins de fer de Bruxelles à Londerzeel par Zellick, de Bruxelles au bois de la Cambre et de Chimay à la frontière française, que la Société prénommée devait construire aux conditions énoncées dans une convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par une loi du 26 juin suivant.

Le Gouvernement a notifié à la Banque de Belgique son intention de faire usage de l'autorisation susdite, et de distraire, en outre, de la même entreprise, la construction de la section de Couillet à Châtelet, moyennant approbation de la Législature.

La Banque de Belgique ayant accepté de traiter sur ces bases, il a été fait, entre les deux parties, la convention suivante :

ART. 1^{er}. — Sont distraites de l'entreprise les lignes de chemins de fer ci-après, comprises dans la convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant, savoir :

- 1° De Bruxelles à Londerzeel par Zellick ;
- 2° De Bruxelles au bois de la Cambre ;
- 3° De Chimay à la frontière française ;
- 4° De Couillet à Châtelet.

ART. 2. — En compensation de l'abandon de ces quatre lignes, l'État belge paiera à la Banque de Belgique, dans la quinzaine de l'approbation de la présente convention par la Législature, en espèces ou en titres de la rente

belge 4 p. % au cours du jour, une somme de 2,851,000 francs (deux millions huit cent cinquante et un mille francs).

ART. 3. — La Banque de Belgique est déchargée à partir du 1^{er} novembre 1884, du service de l'intérêt des titres de rente 4 p. % qui lui ont été successivement remis (812,100 francs du chef de dépenses effectuées pour le pont et la station de Boom et pour la station de Londerzeel, et l'Etat belge restituera, à la Banque de Belgique, dans le délai indiqué à l'article 2 qui précède, la somme de 104,588 francs que cette Banque a versée au Trésor, pour la période du 1^{er} juillet 1881 au 31 octobre 1884, en vue du service de l'intérêt de ces titres, lesquels demeurent définitivement acquis à la Banque.

ART. 4. — L'État belge remboursera, à la Banque de Belgique, dans le délai indiqué à l'article 2 qui précède, une somme de 41,000 francs, représentant les frais d'études, de plans, de devis et de travaux préparatoires faits par la Banque de Belgique, à la demande du Gouvernement, pour des lignes ferrées dont il avait été question de lui confier l'exécution, avant la loi du 28 juillet 1884.

ART. 5. — L'État belge restituera, à la Banque de Belgique, dans le même délai, la somme de fr. 55,531 87 c^s que cette Banque a déposée dans les caisses de l'État, à titre de cautionnement, en garantie de l'exécution de certains travaux dans la station de Londerzeel, considérée comme faisant partie de la section de Londerzeel à Boom, travaux qui ne seront pas exécutés.

ART. 6. — Le Gouvernement reprendra, après due réception, en suivant les bases indiquées dans les relevés *A* et *B* annexés à la présente convention, le matériel des voies approvisionnées par la Banque de Belgique en vue de la construction des quatre lignes mentionnées à l'article 1^{er}.

ART. 7. — La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue si l'approbation de la Législature n'est pas accordée avant le 1^{er} avril 1885.

ART. 8. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2 40 c^s.

Fait en double à Bruxelles, le 12 février 1885.

AD. DE VERGNIES.

G. KUMPS.

OSCAR GUICHARD.

Chevalier DE MOREAU.

J. VANDENPEEREBOOM

A. BEERNAERT.



PROJET DE LOI.**LÉOPOLD II,****ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut :*

Sur la proposition de Nos Ministres de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, des Finances et des Chemins de fer, Postes et Télégraphes présenteront, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue le 12 février 1885, entre le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, le Ministre des Finances et le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, d'une part, et la Banque de Belgique, d'autre part, est approuvée.

ART. 2.

Les dépenses à résulter de l'exécution des articles 2, 3 et 4 de la convention précitée seront imputées sur le crédit alloué au Gouvernement par l'article 28 du tableau XIV du Budget de l'exercice 1884 (Dépenses sur ressources extraordinaires).

ART. 3.

Les dépenses à résulter de l'exécution de l'article 6 seront imputées sur l'article 38 du Budget des Dépenses sur ressources extraordinaires pour l'exercice 1885.

Donné à Bruxelles, le 21 février 1885.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics,*

Chevalier DE MOREAU.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

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

J. VANDENPEEREBOOM.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Devis de la valeur des matériaux des voies devenus disponibles par suite de la convention qui décharge la Banque de Belgique de la construction de la ligne de Couillet à Châtelet, les quantités indiquées étant toutefois des maxima.

NATURE DES MATÉRIAUX.		Quantité.	Prix d'unité.	Sommes.
Rails et accessoires.	$\frac{7200 \times 2}{6} = 2,400$ rails à 222 kilos	Kilogr. 552,800	0.07	37,296 *
	2,400 paires d'éclisses à k. 9.50. . .	22,800	0.15	3,420 *
	2,400 plaques de joints à 2.50. . .	6,000	0.155	930 *
	9,600 boulons d'éclisses 0.35. . .	5,280	0.25	1,314 40
	14 x 2,400 crampons à . . . 0.365 . .	12,264	0.19	2,330 16
				45,190 56
	Tolérance 2 %			903 81
				46,094 57
	Billes (six billes par rail de 6 mètres).	Pièces 7,200	6.50	46,800 *
	Excentriques.	16	375.00	6,000 *
	Croisements	16	355.00	5,680 *
	Bois de fondation pour excentriques et croisements, il faut 5 ^m 650 par changement complet 16 x 5 ^m 650 =	Mètre cub. 90.080	110.00	9,908 80
	Traversées simples	2	311.00	622 *
	Croisements (un n° 3 et un n° 4).	2	355.00	710 *
	Bois de fondation pour les deux traversées simples	5.600	110.00	616 *
	Signaux à distance	4	215.00	860 *
	Disques d'arrêt.	4	235.00	940 *
	Lanternes pour signaux	8	35.00	280 *
	Pont à peser, partie métallique	1	1,650.00	1,650 *
	Candélabres avec lanternes	4	65.00	260 *
	Taquets d'arrêt.	6	15.00	90 *
	TOTAL.			120,511 17

Annexe A à la convention de ce jour.
Bruxelles, le 12 février 1885.

AD. DE VERGNIES.
G. KUMPS.
OSCAR GUICHARD.

Chevalier DE MOREAU.
J. VANDENPEEREBOOM.
A. BEERNAERT.

ANNEXE B.

Devis de la valeur des matériaux des voies qu'on présume devoir devenir disponibles par suite de la convention qui décharge la Banque de Belgique de la construction des lignes de Bruxelles (ouest) à Londerzeel par Zellick, Bruxelles au bois de la Cambre et de Chimay à la frontière française et dont le compte définitif ne pourra être établi qu'ultérieurement, les quantités indiquées étant toutefois des maxima.

NATURE DES MATÉRIAUX.	Quantités.	Prix d'unité	Sommes.
121 rails en fer de 6.00 de longueur à 222 ^k = 26.862 .	401820	0.07	28,127 40
1689 — 5.96 — 222 ^k = 374.958 .			
7512 paires d'éclisses à 9 ^k ,50	69464	0.15	10,419 60
8905 plaques de joints à 2.50	22265	0.155	5,450 77
75021 crampons à 0,565	27385	0.19	5,202 77
ENSEMBLE.			47,200 54
A ajouter 2 p. % de tolérance sur les poids renseignés ci-dessus			944 01
TOTAL.			48,144 55

Annexe B à la convention de ce jour.

Bruxelles, le 12 février 1885.

AD. DE VERGNIES.

G. KUMPS.

OSCAR GUICHARD.

Chevalier DE MOREAU.

J. VANDENPEEREBOOM.

A. BEERNAERT.