

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 AVRIL 1872.

Rachat de la concession des chemins de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La concession dont le rachat est projeté comprend, aux termes de l'art. 8 de la convention du 1^{er} mai 1852, qui la régit, « toutes les stations indistinctement, » situées sur le chemin de fer de Dendre-et-Waes, depuis celle d'Ath exclusivement jusques et y compris celle de Lokeren. » Suivant l'art. 10 de la même convention, l'État doit aux concessionnaires les trois quarts des recettes brutes qu'il perçoit, du chef des transports de toute nature ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre de ces stations, à l'exception de celle de Termonde qui est soumise à une règle particulière.

Cette concession bizarre, unique assurément de son espèce, a été accordée à charge par les concessionnaires de construire : 1^o le chemin de fer de Dendre-et-Waes; 2^o les sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost vers Wetteren (complétant ainsi le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, par Alost, alors en projet); soit, en total, 108 kilomètres de chemin de fer, dont l'État se réservait l'exploitation avec son propre matériel.

Le 8 mai 1852, une société anonyme s'est formée, au capital de 22 millions de francs, pour la construction de ces chemins, et l'acte constitutif de la société constate que la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale s'est chargée, à ce prix, y compris sa commission de banque, de l'acquisition des terrains, de la construction des lignes, stations et dépendances, et des frais relatifs à l'organisation

(1) Projet de loi, n^o 80.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN HOORDE, LE MACAR, NOTHOMB, VANDER DONCKT, BOUVIER-EVENFPOEL et DEMEUR.

de la société anonyme et à son administration, ainsi qu'au service des intérêts du capital, jusqu'au jour de la mise en exploitation complète du chemin de fer.

Le 31 juillet de la même année, des sous-entrepreneurs se sont engagés, vis-à-vis de la Société Générale, à exécuter à forfait absolu les lignes concédées, aux clauses et conditions reprises dans la convention du 1^{er} mai 1852 et dans le cahier des charges y annexé. Le prix du forfait a été fixé à 11,277,400 francs, somme qui, à la vérité, n'a pas suffi à l'exécution des obligations des sous-entrepreneurs.

Aujourd'hui, on peut dire que, quoi qu'il arrive, les sommes payées et à payer par l'État, du chef de la concession, représenteront un capital double de celui qui a été émis par la société anonyme.

Les prévisions de ceux qui ont combattu ce mode de concession, comme onéreux pour l'État, se sont donc réalisées, et il n'est pas douteux que désormais ce mode ne serait plus suivi; mais en ce qui concerne les engagements contractés vis-à-vis des concessionnaires de Dendre-et-Waes, l'État ne peut que les exécuter, en puisant dans le contrat lui-même le moyen de les rendre le moins onéreux possible pour le Trésor public.

La concession a été accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à partir du jour de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue, c'est-à-dire à partir du 1^{er} mai 1856. Elle a donc encore aujourd'hui une durée de soixante-quatorze ans; mais l'art. 20 de la convention du 1^{er} mai 1852 donne au Gouvernement la faculté de la racheter, après qu'elle aura duré vingt années, en prévenant les concessionnaires quatre années d'avance. Le délai de vingt années expire le 1^{er} mai 1876, et si le Gouvernement veut user de la faculté de rachat pour cette date, il doit prévenir la Compagnie avant le 1^{er} mai 1872.

A quelles conditions l'État peut-il racheter ?

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

Ainsi s'exprime l'art. 20 de la convention de concession.

Si l'État n'use pas de son droit de rachat, il continuera à payer à la Compagnie les trois quarts des recettes brutes qui seront perçues par lui dans les conditions de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852.

Si, au contraire, l'État rachète la concession le 1^{er} mai 1876, il payera annuellement aux concessionnaires, à partir de cette date, une somme fixe, égale au produit moyen des cinq années les plus productives, prises parmi les sept années qui ont commencé à courir le 1^{er} mai 1869 pour finir le 1^{er} mai 1876, ladite somme augmentée de 15 p. %.

La seule question que soulève le projet de loi est donc de savoir lequel de ces deux modes de calculer la redevance due aux concessionnaires sera le moins onéreux pour l'État; en d'autres termes, il s'agit de savoir si la progression des recettes annuelles, à partir du 1^{er} mai 1876, compensera la prime de 15 p. %, que l'État aura à payer annuellement, en cas de rachat, au delà du produit moyen des cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières.

Il résulte des renseignements annexés à l'exposé des motifs du projet de loi que les recettes acquises à la société concessionnaire ont été, pour la première année

d'exploitation complète (1856-1857), en chiffre rond, de 892,000 francs, et, pour la quinzième année (1870-1871), de 1,862,000 francs ; qu'ainsi, la progression moyenne annuelle des recettes a été de près de 70,000 francs.

Si, par hypothèse, on admet que cette progression continue et qu'elle se répartisse d'une manière régulière sur les années à venir, les recettes de la Compagnie, jusqu'au 1^{er} mai 1876, seraient comme suit :

En 1871-1872, de.	fr. 1,932,000
En 1872-1873, de.	2,002,000
En 1873-1874, de.	2,072,000
En 1874-1875, de.	2,142,000
En 1875-1876, de.	2,212,000

Dans cette hypothèse, les cinq dernières années seraient les plus productives parmi les sept dernières et la moyenne de leurs recettes, soit 2,072,000 francs, augmentée de 15 p. $\%$, soit 310,800 francs, déterminerait l'annuité à payer par l'État, pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. L'État aurait donc à payer annuellement une somme de 2,382,800 francs, pendant soixante-dix ans.

En poursuivant cette même hypothèse d'un accroissement annuel et constant de 70,000 francs dans les recettes, à partir de 1876-1877, les recettes s'élevaient :

En 1876-1877, à	fr. 2,282,000
En 1877-1878, à	2,352,000
En 1878-1879, à	2,422,000

Ce serait donc, en cas de rachat, pendant les deux premières années seulement que l'État aurait à payer à la Compagnie, une somme supérieure à celle qui serait due par lui à défaut de rachat.

Déjà, à partir de la troisième année (1878-1879), la redevance fixe annuelle serait inférieure à la somme due à la Compagnie du chef des recettes, en exécution de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852.

Cette hypothèse d'un accroissement annuel des recettes, à concurrence d'un chiffre précis de 70,000 francs, ne se réalisera certainement pas ; mais, en l'absence de tout indice tendant à faire prévoir un changement dans le mouvement ascensionnel des recettes de la Compagnie concessionnaire, cette hypothèse est celle qui, dans son ensemble, paraît devoir s'écarter le moins de la réalité. En supposant que l'accroissement des recettes soit inférieur, à partir de l'année 1876-1877, à ce qu'il aura été précédemment, cela ne pourrait qu'augmenter de quelques années la période pendant laquelle la somme fixe annuelle à payer par l'État, pour le rachat de la concession, excédera celle qu'il aurait à payer à défaut de rachat. 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, ainsi que le constate l'exposé des motifs du projet de loi.

Pour la concession de Dendre-et-Waes, il y a même une raison qui doit faire présager une progression de recettes plus active dans l'avenir que dans le passé.

En effet, ce ne sont pas les produits du chemin de fer de Dendre-ét-Waes qui sont dus par l'État aux concessionnaires, en vertu de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852; ce sont les recettes perçues par l'État du chef des transports de toute nature ayant ce chemin de fer, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination. C'est de ces recettes que l'État doit les trois quarts, et ces recettes, il les perçoit du chef des transports qu'il opère sur toutes les lignes de son exploitation, déduction faite nécessairement des sommes revenant aux sociétés concessionnaires dont les railways sont empruntés pour l'exécution de ces transports.

Il résulte de là que, lorsque l'État construit une nouvelle ligne et l'exploite, la concession de Dendre-et-Waes bénéficie des trois quarts de toutes les recettes brutes faites sur cette ligne, quant aux transports qui ont pour lieu de départ ou pour lieu de destination l'une des stations du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Il résulte de là encore que, quand l'État reprend l'exploitation d'une ligne précédemment concédée à une société particulière, il y a profit pour la concession de Dendre-et-Waes. En effet, dans ce cas, ainsi que l'a jugé, le 18 juin 1864, la cour d'appel de Bruxelles, à l'occasion de la reprise par l'État du chemin de fer de Mons à Manage « la Compagnie n'a plus à subir la déduction de péages » comprenant les frais de construction, d'exploitation et d'entretien, mais » seulement celle de péages ne comprenant plus que les frais de construction, » puisque la reprise de la ligne fait retomber à charge de l'État les frais » d'exploitation et d'entretien. »

Un fait analogue se produit encore chaque fois qu'un nouveau chemin de fer est construit par une Compagnie et exploité par l'État.

La tendance, qui s'accroît chaque jour en Belgique, vers l'exploitation des chemins de fer par l'État est donc de nature à accélérer la progression naturelle des recettes de la Société de Dendre-et-Waes et à créer ainsi pour l'État de nouvelles charges, qui seront évitées par l'exercice du droit de racheter la concession.

Comme considération à l'appui de ce rachat, l'exposé des motifs signale la suppression de la dépense qu'entraîne pour l'État la confection des comptes à rendre à la compagnie concessionnaire, et qu'il porte à 50,000 francs par an. Cette somme a paru élevée à la section centrale, qui a demandé au Gouvernement d'en fournir le détail, ainsi que l'indication des articles du budget sur lesquels elle s'impute. Voici la réponse du Gouvernement :

« Le chiffre indiqué dans l'exposé des motifs n'est qu'une évaluation approximative; il n'en pouvait être autrement; il n'existe pas de service spécial pour » cette comptabilité, mais les travaux et les détails infinis qu'elle exige, soit dans » chacune des stations, soit pour la formation par la comptabilité centrale des » états mensuels, sont très-considérables. Les imputations des frais que ces » décomptes occasionnent se font par conséquent sur les divers articles du » budget concernant les stations et l'administration centrale. »

Quel que soit au surplus le chiffre de la dépense qui sera ainsi économisée, ce n'est là qu'une considération accessoire à l'appui d'un projet incontestablement favorable aux intérêts de l'État, et qui, par un heureux concours de circonstances,

est en même temps favorable à la société concessionnaire. Le cours de ses actions, qui s'était déjà élevé, avant la présentation du projet de loi, jusqu'à 1,125 francs, en prévision du rachat, a atteint depuis lors la somme de 1,525 francs.

Actuellement, la Société concessionnaire a droit à des recettes dont la progression, à la vérité, est éminemment probable, mais qui est néanmoins aléatoire. Désormais l'aléa disparaît pour la Société : elle aura droit, annuellement à partir de l'époque du rachat, à une somme fixe, notablement supérieure à celle qui lui a été payée jusqu'à ce jour et qui lui sera due par l'État belge, dont le crédit présente aux capitalistes les garanties les plus complètes.

Pour les actionnaires, l'augmentation de revenu résultera en outre d'une diminution considérable dans les dépenses de la Compagnie.

Ces dépenses se sont élevées, en 1871, à la somme de fr. 70,254-08, dont fr. 21,198-13 pour frais généraux, et fr. 49,055-95 pour tantièmes aux administrateurs, directeur et commissaires, en exécution de l'art. 37 des statuts. Elles disparaîtront presque en entier par le rachat de la concession. Le conseil d'administration est disposé à prendre l'initiative de cette réforme, ainsi que le constate une lettre qu'il a adressée à M. le Ministre des Finances, qui a été communiquée à la section centrale et qui porte :

« Le rachat de notre concession par l'État portera sans doute le conseil d'administration à proposer aux actionnaires de modifier l'acte social, de manière à le mettre en rapport avec la nouvelle situation qui sera faite aux intéressés.

» Les fonctions actives des administrateurs et des commissaires venant à cesser, nous croyons pouvoir assurer, dès à présent, qu'ils renonceront à la rémunération fixée par l'art. 37, § 1^{er}, et que l'assemblée sera invitée, par eux, à adopter une mesure économique, quant à la perception et à la répartition des annuités aux différents ayants droit. »

Dans le sein de la section centrale, on a demandé si l'État ne pourrait pas payer directement aux actionnaires, porteurs d'obligations, etc., la somme fixe annuelle qu'il devra à la Compagnie. Le rachat effectué, celle-ci n'aura plus d'autre raison d'exister que la nécessité de faire la répartition de cette somme. Cette nécessité disparaissant, la Compagnie pourrait disparaître complètement. Il va de soi qu'il n'en serait ainsi que du consentement des intéressés et sans aucune aggravation de charge pour le Trésor public.

La section centrale se borne à poser la question et à en provoquer l'examen. Cette question se présente, d'ailleurs, non-seulement pour la Société de Dendre-et-Waes, mais pour d'autres sociétés qui se trouvent dans des conditions identiques ou analogues.

Pendant la discussion du projet de loi, un membre de la section centrale a émis l'opinion qu'aucune concession de chemin de fer ne devrait être accordée sans la stipulation d'une clause de rachat analogue à celle contenue dans la convention relative à la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes. Il a constaté que, d'après le cahier des charges général approuvé le 20 février 1866, concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés, « le Gouvernement se réserve le droit, soit de racheter la concession, soit de reprendre l'exploitation, dans les délais et sous les conditions à déterminer par la convention spéciale de

« concession » (art. 65); mais il a fait remarquer que, nonobstant cette stipulation, des conventions de concession ont encore été conclues qui ne contiennent aucune clause, soit quant au rachat de la concession, soit quant à la reprise de l'exploitation.

La section centrale a émis l'avis qu'il est désirable en général que, dans tout cahier des charges, pareille clause soit stipulée. En même temps, elle a demandé au Gouvernement le relevé des concessions de chemins de fer pour lesquelles l'État s'est réservé le droit de rachat, avec le texte de la clause relative à cette réserve et la date à laquelle le droit peut être exercé.

Le Gouvernement a fourni ce relevé, ainsi que celui des chemins de fer concédés non rachetables par l'État.

On trouvera ci-après, comme annexes, ces deux documents.

La section centrale conclut, à l'unanimité, à l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

DEMEUR.

Le Président,

F. TACK.



(7)

ANNEXES.

I.

Relevé des chemins de fer concédés qui sont rachetables par l'Etat.

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
	Tournai à Jurbise et Hasselt à Saint-Trond	17 mai 1845	19 mai 1845
	Anvers à la frontière des Pays-Bas, vers Rotterdam.	9 juillet 1852	1 février 1853
5	Lierre à Turnhout	10 janvier 1855	5 octobre 1855

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p>ART. 44 <i>du cahier des charges.</i></p> <p>Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession après l'expiration de la moitié du terme fixé à l'art. 3, en prévenant la Compagnie deux années d'avance.</p> <p>Ce rachat aura lieu moyennant le paiement d'une annuité pour chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.</p> <p>Cette annuité sera égale au produit net moyen des cinq dernières années, majorée de 25 p. % à titre de prime.</p>	<p>A partir du mois de décembre 1892.</p>	<p>L'État exploite la ligne de Tournai à Jurbise.</p>
<p>ART. 51 <i>du cahier des charges.</i></p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.</p> <p>Dans le cas où il voudrait faire usage de cette faculté, il devrait préalablement s'entendre avec le Gouvernement des Pays-Bas pour le rachat simultané par ce dernier Gouvernement du chemin de fer formant le prolongement, depuis la frontière néerlandaise jusqu'au Hollandsch Diep, du chemin de fer d'Anvers à ladite frontière.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes:</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne du revenu des cinq années qui resteront, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on ajoutera une prime de 15 p. %.</p>	<p>A partir du 22 mai 1877.</p>	
<p>ART. 54 <i>du cahier des charges.</i></p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat, qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se ferait alors au choix des concessionnaires, soit en capitalisant à raison de 4 p. % le revenu garanti par l'État, soit en calculant le revenu net des sept dernières années d'exploitation dont on retranchera celui des deux années les moins favorables, et en capitalisant à raison de 5 p. %, plus une prime de 15 p. %, la moyenne du revenu des cinq années restantes.</p>	<p>A partir du 19 avril 1875.</p>	

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
4	Louvain à Herenthals	"	"
5	Turnhout à la frontière, vers Tilbourg	"	"
6	Gand à Audenarde	28 septemb. 1855	27 octobre 1855
7	Saint-Ghislain à Audenarde, à Tournai et à Ath.	17 janvier 1856	31 décembre 1856
8	Péruwelz à la frontière de France	28 février 1865	8 juin 1865

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p>ART. 58 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.</p> <p>Comme ci-dessus.</p>	<p>A partir du 28 février 1883.</p> <p>Id.</p>	
<p>ART. 59 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne du revenu des cinq années qui resteront après ce retranchement sera capitalisée à raison de 5 p. % et on ajoutera une prime de 15 p. %.</p>	<p>A partir du 28 juin 1877.</p>	<p>L'État exploite cette ligne, en exécution de la convention du 25 avril 1870.</p>
<p>ART. 70 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter les chemins de fer concédés.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que ces chemins de fer auront été exploités pendant vingt ans et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.</p>	<p>"</p>	<p>. L'État exploite ces lignes, en exécution de la convention du 25 avril 1870.</p>
<p>Comme ci-dessus</p>	<p>Ce chemin de fer n'est pas encore livré à l'exploitation.</p>	<p>Ce chemin de fer devra être exploité par l'État, en vertu de la convention ci-dessus.</p>

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
9	Liège à la frontière vers Maestricht	17 juillet 1856	18 octobre 1858
40	Braine-le-Comte à Gand	9 mars 1861	14 juin 1861
44	Hal à Ath et Tournai à la frontière de France, vers Lille.	24 mai 1862 et 6 février 1863	10 novemb. 1862 et 8 juin 1863

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	Observations.
<p>ART. 77 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement aura la faculté de racheter le chemin de fer.</p> <p>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 de la partie du chemin de fer située sur le territoire néerlandais.</p> <p>Il ne pourra toutefois être fait usage de cette faculté de rachat qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans.</p> <p>Le cas échéant, on calculera le revenu net et moyen annuel de cinq années d'exploitation, en prenant pour base les cinq années qui auront donné les résultats les plus favorables sur les sept qui auront immédiatement précédé le rachat, on capitalisera ce revenu net moyen, à raison de 5 p. % et, à la somme ainsi obtenue, il sera ajouté une prime de 15 p. %.</p>	<p>A partir du 24 novembre 1881.</p>	
<p>ART. 15 de la convention.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand. Toutefois le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la quarantième année d'exploitation, et la Société concessionnaire devra être prévenue une année d'avance.</p> <p>Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par le concessionnaire pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières, laquelle annuité sera majorée de 20 p. % à titre de prime.</p>	<p>A partir du 1^{er} février 1907.</p>	<p>L'État exploite cette ligne.</p>
<p>ART. 12 de la convention.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu qu'après l'expiration de la trente-deuxième année de la concession et après en avoir prévenu la Société concessionnaire deux années à l'avance.</p> <p>Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires, pendant les cinq dernières années, majorée de 25 p. % à titre de prime.</p>	<p>A partir du 1^{er} février 1898.</p>	<p>Idem.</p>

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
12	Anvers à Hasselt	7 mai 1862	9 janvier 1865
13	Chemin de la Vallée de l'Ourthe	27 juin 1862	6 mars 1865
14	Spa à la frontière du Grand-Duché	27 juin 1862	6 mars 1865
15	Denderleeuw à Courtrai et Audenarde à Nieuport	28 février 1865	1 décembre 1865

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ	Observations.
<p>ART. 58 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. %, et on y ajoutera une prime de 15 p.-%.</p>	<p>A partir du 1^{er} juillet 1885.</p>	<p>°</p>
<p>ART. 55 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que ce chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p.-%.</p>	<p>A partir du 1^{er} août 1886.</p>	<p>°</p>
<p>ART. 56 du cahier des charges,</p> <p>Même disposition que ci-dessus</p>	<p>A partir du 1^{er} novembre 1886.</p>	<p>°</p>
<p>ART. 65 du cahier des charges.</p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter les chemins de fer concédés.</p> <p>Il ne pourra faire usage de cette faculté qu'après que ces chemins de fer auront été exploités pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années restantes sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p.-%.</p>	<p>»</p>	<p>Denderleeuw à Courtrai est exploité par l'État, en vertu de la convention du 25 avril 1870.</p>

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative * à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
16	Gand à Terneuzen	22 mai 1862	26 avril 1864
17	Frameries à Chimay	5 mai 1862	29 avril 1863
18	Marbehan à Virton	22 octobre 1868	5 novemb. 1868

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p style="text-align: center;"><i>ART. 59 du cahier des charges.</i></p> <p>Le Gouvernement se réserve le droit de racheter le chemin de fer concédé.</p> <p>Il ne pourra être fait usage de ce droit, qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :</p> <p>On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.</p> <p style="text-align: center;"><i>ART. 58 du cahier des charges.</i></p> <p>Même disposition que ci-dessus</p> <p style="text-align: center;"><i>ART. 18 de la convention.</i></p> <p>A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession.</p> <p>Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits nets et annuels, obtenus par le concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formeront le montant de l'annuité qui sera payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.</p> <p>Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. %.</p> <p>Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base, ni au montant du minimum d'intérêt garanti par l'art. 14 ci-après :</p> <p>Si le concessionnaire le demandait, l'État sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement de la valeur, à dire d'experts.</p>	<p>A partir du 1^{er} janvier 1886.</p> <p style="text-align: center;">»</p> <p style="text-align: center;">»</p>	<p>Il n'y a qu'une seule section de ce chemin de fer en exploitation (Frameries à Bonne-Espérance).</p> <p>L'État doit exploiter cette ligne, en vertu de la convention du 25 avril 1870.</p> <p style="text-align: center;">»</p> <p>Co chemin de fer est en construction.</p>

N° D'ORDRE	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
19	Audenarde à la frontière des Pays-Bas	28 octobre 1868	12 février 1869
20	Hasselt à Maeseyck	14 mai 1870	5 juin 1870

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p align="center"><i>ART. 18 de la convention.</i></p> <p>A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession.</p> <p>Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par la société concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée à la société concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.</p> <p>Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année de l'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. %.</p> <p>Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur aux produits nets de la dernière des sept années prise pour base.</p> <p>Si la société concessionnaire le demandait, l'État serait tenu de reprendre le matériel d'exploitation moyennant le remboursement de la valeur, à dire d'experts.</p>	<p align="center">»</p>	<p align="center">Les travaux de construction de ce chemin de fer n'ont pas encore été commencés.</p>
<p align="center"><i>ART. 10 de la convention.</i></p> <p>A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession.</p> <p>Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.</p> <p>Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. %.</p> <p>Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base, ni au montant du minimum d'intérêt garanti par l'art. 11 ci-après.</p> <p>Si le concessionnaire le demandait, l'État sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement de la valeur, à dire d'experts.</p>	<p align="center">»</p>	<p align="center">Cette ligne est en construction.</p>

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
21	Jemeppe à la Meuse	5 mai 1870	30 juin 1870
22	Dour à Quiévrain	31 janvier 1870	23 juin 1870

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p>ART. 2 de la convention — Reprise de l'exploitation par l'État.</p> <p>Pendant les quinze années qui suivront la mise en exploitation de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, le Gouvernement aura la faculté d'en reprendre l'exploitation.</p> <p>Dans ce cas, pour prix de la cession, la Société générale recevra :</p> <p>1° Une part égale à celle qu'elle aurait reçue dans le produit brut de la dernière année écoulée, si la ligne avait été exploitée par l'État, aux termes de la convention intervenue, le 25 avril dernier, entre le Département des Travaux Publics, la Société des Bassins houillers du Hainaut et la Société générale d'exploitation. (Art. 44) ;</p> <p>2° Une augmentation de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre pour la première année de l'exploitation par l'État et pour toutes les années suivantes jusqu'à concurrence d'une part totale de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.</p> <p>A partir de ce moment et jusqu'à l'expiration de la concession, la part de la Société générale dans le produit brut de la ligne restera fixée au taux de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre et par an.</p> <p>En aucun cas, la part à attribuer à la Société générale ne pourra être inférieure à la somme fixée à l'art. 5 pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations (fr. 7,500 par kilomètre).</p> <p>Les transports qui auraient pour objet l'annuité ainsi due par l'État à la Société générale et les titres en nom ou au porteur qui, en représentation des valeurs transférées, seraient émis pour toucher cette annuité, seront exempts des droits de timbre et d'enregistrement. Ceux de ces actes qui seront présentés à l'enregistrement seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20.</p> <p>En cas de cession, le matériel roulant, le mobilier et l'outillage seront repris par l'État et la valeur en sera payée, à dire d'experts.</p>	<p>»</p>	<p>On n'a pas encore commencé la construction de cette ligne.</p>
<p>ART. 16 de la convention.</p> <p>Le Gouvernement se réserve le droit de racheter le chemin de fer de Dour à Quiévrain; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain et la Société concessionnaire devra en être prévenue une année d'avance.</p>	<p>»</p>	<p>Cette ligne est en construction. L'État devra l'exploiter aux termes de la convention du 25 avril 1870.</p>

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
23	Plateaux de Herve.	25 février 1869	28 juin 1869
24	Welkenraedt à Bleyberg.	12 avril 1869	26 juin 1869
25	Anvers vers Gladbach	21 septemb. 1869	29 septemb. 1869

DISPOSITION DU LE CONTRAT AUTORISANT ACHAT DRE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p>Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit net moyen des cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières années.</p> <p>Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur au produit net de la dernière année d'exploitation.</p> <p><i>Art. 53 du cahier des charges.</i></p> <p>Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé. Toutefois, le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la quinzième année d'exploitation, et les concessionnaires devront être prévenus une année d'avance.</p> <p>Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières.</p> <p>Si le rachat s'affectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité serait majorée d'une prime de 10 p. %.</p> <p>Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur à la part attribuée aux concessionnaires dans la recette de la dernière des sept années prise pour base du rachat.</p>	<p>»</p>	<p>Cette ligne est en construction. L'État devra l'exploiter.</p>
<p><i>Art. 54 du cahier des charges.</i></p> <p>Comme ci-dessus.</p>	<p>»</p>	<p>En construction; l'État devra exploiter cette ligne.</p>
<p><i>Art. 16 de la convention.</i></p> <p>A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession.</p> <p>Pour régler le prix d'achat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par la société concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et le produit moyen des cinq années restantes, formera le montant de l'annuité qui sera payée à la Société con-</p>	<p>»</p>	<p>La construction de cette ligne n'a pas encore pu être commencée à cause des difficultés au sujet du prolongement sur le territoire étranger.</p>

N° D'ORDRE.	CHEMINS DE FER QUI SONT RACHETABLES.	DATES	
		DE LA CONVENTION relative à la concession.	DE L'ARRÊTÉ ROYAL accordant la concession.
26	Termonde à Saint-Nicolas	44 mai 1870	5 juin 1870
27	Réseau franco-belge-prussien	5 mai 1870	La concession ne pourra être ac- cordée qu'après le dépôt d'un cau- tionnement de 1,000,000 de fr.

DISPOSITION DU CONTRAT AUTORISANT LE RACHAT DE LA CONCESSION.	DATE A LAQUELLE LE RACHAT PEUT ÊTRE EXERCÉ.	<i>Observations.</i>
<p>sionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.</p> <p>Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. %.</p> <p>Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prise pour base.</p> <p>Si la Société concessionnaire le demandait, l'État sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation moyennant remboursement, à dire d'experts.</p> <p style="text-align: center;">ART. 18 de la convention.</p> <p>Comme ci-dessus. »</p> <p style="text-align: center;">ART. 2 de la convention. — Reprise de l'exploitation par l'État.</p> <p>Même disposition qu'au n° 22 »</p>		<p style="text-align: center;">»</p> <p style="text-align: center;">»</p> <p>Cette ligne est en construction.</p> <p>La concession définitive n'est pas encore octroyée.</p> <p>Une première concession provisoire avait été accordée par arrêté royal du 20 mars 1864, et un cautionnement de 4,000,000 de francs avait été déposé. Les concessionnaires étant restés en demeure de satisfaire à leurs obligations ont été déclarés déchus et ce cautionnement a été confisqué.</p> <p>Une loi du 3 juin 1870 a autorisé le Gouvernement à concéder de nouveau ce réseau de chemins de fer et à restituer le cautionnement confisqué, aussitôt qu'un nouveau cautionnement équivalent aura été déposé.</p>

II

Relevé des chemins de fer concédés non rachetables par l'Etat.

N° D'ORDRE.	LIGNES CONCÉDÉES.	DATES		Observations.
		de la convention.	de l'arrêté de concession.	
1	Anvers à Gand.	31 octobre 1842	16 juin 1843 et 14 avril 1845	
2	Entre-Sambre-et-Meuse	27 mars 1845	28 mars 1845	
	<i>Chemins de fer de la Flandre occidentale.</i>			
3	Bruges à Courtrai, à Ypres et à Poperinghe, avec embranchement d'Ingelmunster à Deynze.	19 mai 1845	21 mai 1845	
4	Poperinghe à la frontière française.	30 mars 1864	3 avril 1864	
5	Roulers à Ypres	14 mars 1864	25 août 1864	
6	Liège à Namur.	14 avril 1845 et 19 juin 1845	20 juin 1845	
7	Namur à la frontière française vers Givet.	21 avril 1859	27 mai 1859	
8	Marchienne-au-Pont à Erquelines.	23 mai 1845	28 mai 1845	
9	Chemin de fer du Luxembourg.	13 février 1846	18 juin 1846	
10	Louvain à Charleroi.	18 février 1852	24 mars 1852	
11	Embranchements, etc., id.	17 décembre 1852	23 décembre 1852	
12	Châtelineau à Morialmé.	23 juin 1853	6 juillet 1853	
13	Morialmé à la frontière française vers Givet.	29 février 1860	5 août 1860	
14	Manage à Wavre	19 février 1846 et 28 août 1852	16 septemb. 1852	Exploité par l'Etat en exécution de la convention du 25 avril 1870.
15	Pepinster à Spa	27 novembre 1852	16 mars 1853 (Loi).	
16	Hasselt à Maestricht	3 mai 1853	10 septemb. 1853	
	<i>Chemin de fer du Centre.</i>			
17	Écaussinnes à Erquelines.	23 mai 1853	27 septemb. 1853	
18	Baume à Marchiennes.	9 avril 1859	27 mai 1859 (Loi).	Id., id. (Voy. en ce qui concerne Baume-Marchienne, l'art. 58 de cette convention.)
19	Piéton à Leval et Péronnes	5 avril 1865	4 septemb. 1865	
20	Mons à Haumont.	19 décembre 1853	15 janvier 1854 (Loi).	
21	Chemin de fer de Saint-Ghislain.	»	9 juillet 1836	Exploité par l'Etat en exécution de la convention du 25 avril 1870.
22	Lichtervelde à Furnes.	22 décembre 1855	9 janvier 1856	

N° D'ORDRE.	LIGNES CONCÉDÉES.	DATES		Observations.		
		de la convention.	de l'arrêté de concession.			
23	Furnes à la frontière française vers Dunkerque.	11 mars	1863	12 mars	1863	
24	Mariembourg à Chimay à la frontière française.	24 juillet	1856	31 juillet	1856	
25	Mariembourg à Dinant	7 juin	1862	12 juin	1862	
26	Gand à Eecloo	27 janvier	1858	25 janvier	1859	
27	Eecloo à Bruges	19 décembre	1860	14 juin	1861	
	<i>Ligeois-Limbourgeois.</i>					
28	Tongres à Bilsen	15 juillet	1860	14 juin	1861	
29	Tongres à Ans et Liège	7 juin	1862	21 novembre	1862	
30	Hasselt à la frontière néerlandaise vers Eyadhoven.	7 juin	1862	1 juillet	1864	
31	Bruges à Blankenberghe	16 décembre	1861	21 décembre	1861	
32	Blankenberghe à Heyst	16 mai	1866	14 juin	1866	
33	Tamines à Landen	11 juillet	1862	1 octobre	1862	
34	Ramillies à Tirlemont	11 juillet	1862	28 octobre	1862	Exploités par l'État, en exécution de la convention du 25 avril 1870.
35	Ramillies à Namur	31 octobre	1863	12 novemb.	1863	
36	Malines par Saint-Nicolas à la frontière des Pays Bas.	4 mai	1868	16 juin	1868	
37	Feluy au chemin de fer de Manage à Wavre.	16 mai	1863	10 mai	1863	id. id.
38	Piéton à Senefte	21 février	1863	8 juin	1863	id. id.
39	Braine-le-Comte à Courtrai	4 août	1863	17 août	1863	A exploiter par l'État aux termes de la convention du 25 avril 1870. — La section de Renaix à Courtrai est déjà en exploitation.
40	Hesbaye-Condroz (Landen à Huy et Huy au chemin de fer du Luxembourg vers Aye.)	15 janvier	1863	15 mars	1864	
41	Ostende à Armentières	17 juin	1863	23 mai	1864	
42	Lokeren à Selzaete	17 octobre	1863	8 juin	1864	
43	Selzaete à Assenede	13 août	1868	25 août	1868	
44	Thielt à Lichtervelde	10 août	1864	22 août 10 mars	1864 1870	
45	Anvers à Tournay jusqu'à la frontière vers Douai.	14 mars	1864	3 février	1865	A exploiter par l'État aux termes de la convention du 25 avril 1870.
46	Raccordement du bassin calcaire à la station de Tournay.	2 mai	1866	14 juillet	1866	
47	Extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay : Mons à Ciply; Piéton à Gosselies avec embranchements vers Bascoup et vers Luttre; Thuin à la ligne de Piéton à Leval; Marchienne à Thuillies; Thuillies à Berzée.	21 avril	1866	14 juillet	1866	id. id.
48	Chemin de fer de ceinture de Charleroi.	21 avril	1866	21 juillet	1866	id. id.
49	Haut et Bas-Flénu	23 août	1833	4 septemb.	1833	id. id.

N° D'ORDRE.	LIGNES CONCÉDÉES.	DATES		Observations.
		de la convention.	de l'arrêté de concession.	
50	Raccordement du chemin de fer ci-dessus au chemin de fer de l'État à Saint-Ghislain.	11 avril 1865	1 août 1866	A exploiter par l'État aux termes de la convention du 25 avril 1870.
51	Réseau des chemins de fer du Brabant.	19 mars 1866	2 août 1866	Id. id.
52	Luttre à Châtelineau	12 décembre 1866	21 décembre 1866	Id. id.
53	Ecloo à Anvers	23 février 1867	2 mars 1867	
54	Bruges à Wacreghem	20 août 1867	6 septemb. 1867	

Concessions nouvelles accordées à la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut par l'art. 18 de la convention du 25 avril 1870.

- 1° Un chemin de fer partant de Basècles (carrières) et se raccordant, vers Stambruges, au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath;
- 2° Un embranchement rattachant les carrières de Basècles au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde;
- 3° Un embranchement de la station de Blaton vers Bernisart;
- 4° Les embranchements de la station de Vaulx vers les carrières du bassin de Tournay;
- 5° Un chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, avec embranchement vers les carrières de Crèveccœur;
- 6° Un chemin de fer de Fleurus à Nivelles par Frasnes-lez-Gosselies;
- 7° Un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies par le Rœulx;
- 8° Un chemin de fer des Écausines à Ronquières;
- 9° Un chemin de fer de Lembecq à Rebecq-Rognon, avec embranchement au canal de Charleroi;
- 10° Des embranchements partant de la station de Boom (chemin de fer d'Anvers à Douai), et s'étendant le long de la rive droite du Rupel entre Rumpst et Niel ou Schelle;
- 11° Un chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, si le Gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.

Bruxelles, le 4 avril 1873