

(1)

(N° 173.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1886.

RAPPORT

PRÉSENTÉ

PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

CHAPITRE PREMIER.

ORGANISATION ET INSTALLATION DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

Nous conformant aux prescriptions de nos statuts, nous avons l'honneur de présenter le premier rapport annuel sur les opérations et la situation de la Société Nationale instituée pour la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux, en Belgique.

Le but de la loi dont M. Graux, alors Ministre des Finances, a pris l'initiative, est d'arriver à la création par les communes, avec le concours des particuliers, des provinces et de l'État, d'un vaste réseau de chemins de fer vicinaux; les concessions sont accordées à la Société Nationale qui représente, en les groupant, ces divers intérêts.

Établie par une loi spéciale, dans un but d'intérêt général, la Société Nationale a une existence illimitée; elle est chargée de réunir tous les éléments nécessaires pour assurer la construction et l'exploitation de ce second réseau de chemins de fer, dans les conditions les plus économiques et en vue de donner satisfaction aux intérêts du plus grand nombre possible de communes.

La loi votée par les Chambres dans le courant du mois de mai fut promulguée par arrêté royal du 28 mai 1884 et des statuts furent publiés le 12 juin suivant.

Le Conseil d'administration, désigné pour la première fois par les statuts,

fut complété par l'arrêté royal du 9 juin, nommant le président et désignant le vice-président.

Il était composé de :

MM. Montefiore-Lévi, sénateur, président ;

Wellens, inspecteur général des ponts et chaussées, vice-président ;

De Bruyn, Léon, membre de la Chambre des Représentants ;

Dubois, administrateur des chemins de fer de l'État ;

Urban, Maurice, ingénieur en chef, directeur aux chemins de fer du Grand-Central.

Le Conseil d'administration, aussitôt constitué, se disposait à procéder à l'organisation de la Société afin de répondre à la mission de confiance dont le Gouvernement venait de l'honorer.

Il fut retardé dans ce travail par le changement du Ministère appelé au Gouvernement du pays et dont le concours était nécessaire pour jeter les premières bases de l'organisation de la Société Nationale.

M. Montefiore-Lévi, ayant offert la démission de ses fonctions de président, fut remplacé, par arrêté royal du 5 août 1884, par M. Léon De Bruyn, membre de la Chambre des Représentants.

Nous exprimons ici le regret que nous a causé la démission de notre honorable président M. Montefiore-Lévi, dont l'autorité et le talent auraient apporté un précieux concours à la direction de notre Société.

M. De Bruyn fut remplacé en qualité d'administrateur par M. du Roy de Blicquy, ingénieur, à Bruxelles.

M. C. de Burtet, ingénieur des ponts et chaussées, fut nommé, par arrêté royal en date du 5 août 1884, aux fonctions de directeur, faisant fonction de directeur-général.

Ces nominations parurent au *Moniteur* du 21-22 août 1884. La première réunion du Conseil eut lieu très peu de temps après : il fut installé le 29 août, par M. le Ministre Beernaert, qui dirigeait à cette époque le Département de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics.

Dès la fin du mois d'octobre, la Société Nationale se mit en rapport avec MM. les Gouverneurs des provinces, exprimant son vif désir de commencer sans aucun retard ses opérations, afin, disait-elle, de venir en aide à l'agriculture et à l'industrie, qui traversent une crise si intense.

Pour atteindre ce but, nous demandions à MM. les Gouverneurs de nous transmettre la liste des lignes dont la concession avait été sollicitée dans leur province.

Nous appelions leur attention sur l'article 18 de la loi, relatif à l'intervention financière des provinces dans la formation du capital nécessaire pour construire et pour mettre en exploitation les lignes vicinales.

Enfin, nous les invitâmes à bien vouloir soumettre cette question, dans le plus bref délai, aux conseils provinciaux.

MM. les Gouverneurs, avec un zèle dont nous leur exprimons tous nos

remerciements, s'empressèrent de nous transmettre les renseignements demandés.

Les conseils des provinces, successivement réunis en session extraordinaire, furent saisis de nos premières propositions.

L'accueil bienveillant que l'on fit à nos ouvertures était de nature à nous encourager. Le principe de l'intervention provinciale fut généralement décidé et le chiffre en fut dès lors fixé par quelques provinces. Dès sa session ordinaire du mois de juillet 1884, le conseil provincial d'Anvers avait voté son intervention financière sous forme d'une prise d'actions et à concurrence du quart du capital.

C'est ce qui nous a permis de travailler très rapidement dans cette province.

La discussion dans les conseils provinciaux donna lieu à des objections assez nombreuses contre la loi du 28 mai 1884.

Le Gouvernement crut devoir en tenir compte et prit l'initiative du dépôt d'un nouveau projet amendement et revisant quelques dispositions de la loi organique des chemins de fer vicinaux du 28 mai 1884. Il soumit en même temps au vote de la Législature les nouveaux statuts de la Société pour mieux indiquer son intention d'en faire une création toute spéciale.

Les dispositions proposées permettaient de constituer la Société immédiatement après le vote de la loi, tandis qu'aux termes de la loi primitive, il fallait trois concessions de lignes avant de pouvoir consacrer la constitution de la Société Nationale.

La loi du 28 mai 1884 est ainsi devenue la loi révisée et amendée du 24 juin 1885.

Les changements principaux faisant droit aux observations qui s'étaient produites portent sur les points suivants :

a) Le mode de répartition des bénéfices est complètement modifié.

D'abord le premier dividende de 5 p. % stipulé par la loi de 1884 en faveur des actionnaires particuliers a été réduit à 4 1/2 p. %. — La loi de 1884 attribuait aux actionnaires de chaque ligne, après le paiement du premier dividende ou de l'annuité souscrite, 25 p. % seulement des bénéfices excédents, tandis qu'elle accordait 75 p. % à la réserve générale.

La loi amendée attribue, après le paiement des frais d'exploitation :

A. 25 p. % des bénéfices à la constitution d'un fonds de prévision spécial à chaque ligne, destiné aux extensions et améliorations, et qui pourra être affecté à la distribution de dividendes, moyennant l'autorisation du Gouvernement ;

B. 37 1/2 p. % aux actionnaires, à titre de second dividende ;

C. 37 1/2 p. % seulement au fonds de réserve général de la Société.

Les actionnaires de chaque ligne toucheront donc en réalité 62 1/2 p. % des bénéfices au lieu de 25 p. % ;

b) L'intervention des particuliers dans la formation du capital est rendue plus facile en même temps qu'encouragée. Au lieu d'être réduite à de simples

bons de délégation ne donnant pas même le droit d'assister aux assemblées générales, elle peut maintenant se produire sous forme de souscriptions directes d'actions, avec tous les droits ordinaires attribués aux actionnaires;

c) Il semblait résulter du texte de la loi de 1884 que la Société Nationale était obligée de fournir le matériel de traction et le matériel de transport nécessaires à la mise en exploitation des lignes. La rédaction nouvelle donne à la Société Nationale toute latitude à cet égard, ce qui peut, dans certains cas, faciliter la formation du capital des lignes et rendre possibles des conventions avantageuses avec des sociétés possédant déjà un matériel d'exploitation ;

d) La loi révisée permet au Gouvernement de donner la concession de chemins de fer vicinaux à d'autres sociétés ou à des particuliers dans des cas déterminés.

Tels sont les principaux changements introduits dans la loi primitive.

CHAPITRE II.

EXPOSÉ DES ACTES DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

Du 29 août, date de son installation, jusqu'au 31 décembre 1884, le Conseil d'administration a tenu dix séances.

Elles ont été principalement consacrées aux objets suivants :

- Nominations de fonctionnaires et d'agents ;
- Élaboration d'une circulaire à adresser à toutes les administrations communales et provinciales du pays, d'un règlement à suivre pour l'instruction des demandes en concession des chemins de fer vicinaux et d'un modèle de délibérations à prendre par les communes ;
- Organisation financière de la Société ;
- Étude et adoption du type de la voie en pavage et en accotement (rails et contre-rails, billes, accessoires divers, etc.) ;
- Programme des conditions auxquelles devront satisfaire le matériel de traction et le matériel roulant destinés aux chemins de fer vicinaux et organisation d'un concours entre les constructeurs ;
- Examen de diverses lignes vicinales réclamées par les communes et demande adressée au Gouvernement en vue d'obtenir la prise en considération de deux d'entre elles : celles d'Anvers à Hoogstraeten et d'Anvers à Santylict avec prolongement vers la Hollande ;
- Enfin, études des questions relatives à la mise en exploitation des lignes et préparation du contrat destiné à servir éventuellement de base à l'adjudication de l'exploitation.

Pendant l'année 1885, le Conseil d'administration a tenu trente-quatre séances et pendant l'année 1886 jusqu'aujourd'hui douze séances.

Comme on le verra par l'exposé ci-dessous, les affaires de la Société ont fait, durant cette période, un très grand pas.

Nous avons, en effet, et jusqu'à ce jour procédé aux adjudications suivantes :

NATURE DES FOURNITURES.	SOMMES		Observations.
	partielles.	totales.	
<i>A. — Matériel fixe de la voie.</i>			
200,000 traverses	547,283		
15,400 tonnes de rails, contre-rails, éclisses et plaques en acier	1,936,574		
36,2 tonnes de sabots en fonte	31,092		
19 tonnes de boulons et crampons en fer	34,085		
262 mètres cubes de bois spéciaux	19,941		
Changements et croisements de voie	27,422		
Plaques tournantes et ponts à peser	49,150		
Châteaux d'eau, aubettes, remises, appareils de sécurité et candélabres	74,490		
115,000 mètres courants de bordures en pierre de taille.	75,000		
Coût total du matériel fixe		2,765,057	
<i>B. — Matériel de traction.</i>			
3 locomotives pour l'écartement de 1 ^m ,30	88,200		
55 locomotives pour les écartements de 1 mètre et 1 ^m ,067	747,480		
Coût total du matériel de traction		835,680	
<i>C. — Matériel roulant.</i>			
115 voitures à voyageurs et fourgons	419,185		
155 wagons à marchandises	170,855		
Coût total du matériel roulant		590,040	
<i>D. — Lignes construites et exploitées.</i>			
Travaux de la ligne d'Anvers à Hoogstraeten.	278,000		
Travaux de la ligne d'Ostende à Nicuport	107,000		
Coût total des travaux de ces deux lignes		385,000	
A reporter.		4,575,757	

NATURE DES FOURNITURES.	SOMMES		Observations.
	partielles.	totales.	
Report.	4,575,757		
<i>E. — Lignes dont l'adjudication a eu lieu.</i>			
Travaux de la ligne d'Andenne à Eghezée (20 kil.)	125,886		Ces chiffres sont ceux de nos devis.
Travaux de la ligne de Melreux à Laroche (20 kil.)	122,535		
Travaux de la ligne de Poix à Saint-Hubert (7 kil.)	54,874		
Travaux de la ligne de Nieuport à Furnes (12 kil.)	65,628		
Travaux de la ligne d'Oostmalle à Turnhout (15 kil.)	99,867		
Travaux de la ligne de Thielt à Aeltre (18 kil.)	119,805		
Travaux de la ligne de Gand à Somergem (15 kil.)	86,415		
Coût total des travaux de ces sept lignes.		675,008	
TOTAL des adjudications faites		5,248,765	

Nous venons de commander encore 44,000 traverses et nous annonçons une nouvelle adjudication publique de 100,000 billes en chêne créosotées.

De plus, nous avons demandé des offres aux aciéries belges pour la fourniture de 10,000 tonnes de rails, et aux constructeurs belges pour la fourniture d'une nouvelle commande importante de matériel.

Elle comprendra :

Vingt locomotives;

Quatre vingt-six voitures à voyageurs et fourgons;

Cent wagons de diverses espèces.

Ces offres doivent nous être faites pour le 5 mai au plus tard.

Les commandes indiquées plus haut s'élèvent à une somme de 2,387,000 francs qui, ajoutée aux 5,249,000 francs indiqués ci-dessus, donne un total de 7,636,000 francs représentant le travail que nous avons assuré jusqu'ici à l'industrie et aux ouvriers.

Les deux lignes en exploitation forment une longueur d'environ 60 kilomètres.

Celles dont l'adjudication a déjà été faite ont une longueur totale d'environ

107 kilomètres. ce qui, joint aux deux lignes ci-dessus, représente un réseau de 167 kilomètres.

Indépendamment des lignes citées plus haut, voici les chemins de fer dont la formation du capital, les plans et études sont suffisamment avancés pour que nous puissions prévoir qu'il nous sera possible de mettre la main à l'œuvre dans le courant de l'exercice 1886, si l'accord s'établit entre le Gouvernement et nous au sujet de ce réseau :

Ligne d'Ostende à Blankenberghe	20 kilom.
— de Samson à Andenne	15 —
Réseau des lignes aux abords de Charleroi	25 —
Ligne de Maeseyck à Bourg-Léopold	39 —
— de Huy à Remicourt et Oreye	29 —
— de Bruxelles à Enghien	31 —
— de Wavre à Jodoigne.	27 —
— d'Anvers à Santvliet vers Bergen-op-Zoom avec em- branchement vers Lillo	41 —
Ligne de Gand à Saffelaere	16 —
— de Sprimont à Poulseur	8 —
	Total.
	231 kilom.

Si ces prévisions se réalisent, comme nous avons tout lieu de l'espérer, nous aurons pour la fin de l'exercice 1886 en exploitation ou en construction un ensemble de lignes formant un réseau de $(167 + 231) = 418$ kilomètres.

Il est même à présumer que d'autres lignes encore, dont l'instruction semble être en bonne voie, pourront également être commencées. Nous citerons notamment les suivantes :

Ligne de Mons à Saint-Symphorien	6 kilom.
— de Tournai à Hollain	11 —
— de Malines à Iteghem.	25 —
— d'Anvers-Broechem-Santhoven	20 —
— de Furnes à Ypres	37 —
— de Gand-Zele-Hamme	39 —
— de Dolhain-Eupen	10 —
	Total.
	148 kilom.

Le chiffre de 418 kilomètres trouvé ci-dessus serait ainsi porté à 366.

Nous ajouterons que nous avons fait procéder aux études et dresser les plans complets d'un très grand nombre d'autres lignes formant un ensemble de 203 kilomètres se répartissant comme suit :

Province d'Anvers	24 kil.
— de Brabant	40 —
— de Flandre occidentale	3 —
— de Flandre orientale	41 —
— de Hainaut	20 —
— de Liège	42 —
— de Limbourg	33 —
	Total.
	203 kil.

Nous sommes donc en possession, à l'heure actuelle, des plans de $(566 + 203) = 771$ kilomètres de chemins de fer vicinaux.

Le dernier groupe des lignes dont nous venons de parler (203 kil.) formera l'œuvre de l'année 1887 et des années suivantes; il ne peut manquer d'augmenter encore, car chaque jour la Société Nationale est sollicitée de faire l'étude de lignes nouvelles dans les diverses parties du pays.

CHAPITRE III.

FORMATION DU CAPITAL DES LIGNES.

Le rapide exposé ci-dessus montre assez que l'importance des chemins de fer vicinaux est parfaitement comprise des populations et qu'elles apprécient très bien les grands services que ces nouvelles voies ferrées de communication sont appelées à rendre.

Nous avons rencontré le même concours et le même empressement auprès du Gouvernement, des provinces et des communes auxquels nous avons naturellement dû faire appel, au vœu de la loi, pour la formation du capital destiné à la construction des lignes.

Nous croyons inutile d'entrer dans le détail des négociations que nous avons poursuivies à cet effet avec les divers pouvoirs publics. Qu'il nous suffise de rapporter ici les résultats auxquels nous sommes arrivés.

Intervention financière de l'État.

Elle ne peut, aux termes de la loi, dépasser la moitié du capital; comme nous le disions dans notre brochure adressée à toutes les administrations provinciales et communales du pays (p. 8), le Gouvernement a pris pour règle de ne pas dépasser le quart.

Ce n'est que très exceptionnellement et à raison de circonstances toutes particulières que l'intervention du Gouvernement pourrait être plus considérable.

Le tableau inséré plus loin montre que pour les douze lignes, dont le capital est aujourd'hui complètement assuré et souscrit, l'intervention moyenne de l'État a été de 27.7 p. %, soit un peu plus du quart.

Intervention financière des provinces.

C'était un des points les plus importants et les plus urgents que nous devons faire trancher afin de pouvoir réunir le capital de nos premières lignes et procéder tout de suite à leur construction.

Pour atteindre ce résultat, il était indispensable de présenter des propositions complètes aux conseils provinciaux avant la session ordinaire du mois de juillet 1885.

Nous y sommes parvenus et tous les membres de ces assemblées ont reçu en temps utile, sous forme de brochures, des notices détaillées contenant pour chaque province les renseignements suivants :

- a) Exposé de l'organisation et du fonctionnement de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux ;
- b) Indications des changements apportés par la Législature à la loi du 28 mai 1884 ;
- c) Énumération des lignes projetées par la Société dans chaque province.

Celles-ci étaient subdivisées en deux catégories : la première relative aux chemins de fer vicinaux déjà étudiés par la Société, avec un mémoire sur chacune d'elles indiquant la longueur, le coût, l'estimation des recettes probables, etc. ; la seconde renseignait les autres lignes qui pouvaient ultérieurement être construites et dont nous n'avions pas encore pu faire l'étude. Nous les avons désignées sous le nom de lignes éventuelles.

Le tableau ci-dessous résume pour chaque province les lignes de la première catégorie qui ont figuré dans les notices.

PROVINCES.	NOMBRE DE LIGNES	LONGUEUR KILOM.	DÉPENSES.
Anvers	6	125	4,418,000
Brabant.	6	149	6,581,000
Flandre occidentale	6	103	5,614,000
Flandre orientale :	7	117,5	4,559,000
Hainaut.	20	151	6,144,000
Liège	9	144,4	6,821,000
Limbouurg	5	96,8	5,581,000
Luxembourg	3	57,4	1,568,000
Namur	2	27,4	1,140,000
TOTAUX.	62	951,5	37,826.000

Nos propositions, qui réservaient complètement la décision du Gouvernement, ont fait l'objet, au sein des conseils provinciaux, de débats approfondis et intéressants. Un accueil très favorable leur a été fait et nous a permis de poursuivre activement la conclusion de plusieurs affaires.

Il est important de consigner ici les décisions prises par les diverses provinces.

Toutes ont décidé d'intervenir largement dans la création des chemins de fer vicinaux et mis des crédits à la disposition de leur députation permanente pour la souscription d'actions sous forme d'annuités.

Les conseils provinciaux d'Anvers, du Brabant, des deux Flandres et du Hainaut ont fixé au *quart* le tantième de leur intervention ; ceux de Liège, du Limbourg, du Luxembourg et de la province de Namur l'ont fixé au *tiers*.

Le conseil provincial du Brabant s'est réservé le droit de déterminer lui-même les lignes auxquelles serait appliquée son intervention du quart.

Des questions très intéressantes nous ont été posées par plusieurs députations permanentes, relativement à l'application des mesures votées par les conseils provinciaux. Nous les avons examinées et résolues, d'accord avec le Gouvernement et les autorités provinciales; elles se trouvent indiquées dans la circulaire adressée à MM. les gouverneurs et que nous croyons devoir reproduire en annexe. (*Voir annexe n° 1.*)

Intervention financière des communes.

Elle a naturellement à compléter la participation de la province et de l'État, les communes ayant à souscrire le surplus, avec le concours éventuel des particuliers dont nous parlerons plus loin.

Diverses questions intéressantes se sont présentées durant nos négociations avec les communes.

1. Quelles sont celles qui doivent participer à la formation du capital d'une ligne? Cette participation incombe-t-elle à toutes les communes sur le territoire desquelles passe le tracé et uniquement à celles-ci? Dans la pratique, ces deux questions ont été résolues négativement, et il était rationnel qu'il en fût ainsi. Certaines communes, dont le territoire était emprunté, ont néanmoins décliné toute intervention parce qu'elles jugeaient que la ligne n'était pas appelée à leur rendre des services suffisamment importants. D'autres, au contraire, bien que non traversées par la ligne, mais devant en bénéficier, ont pris une part du capital.

Au surplus, comme on le sait, la loi n'a pas voulu que les communes pussent être contraintes à intervenir.

2. Un autre point plus difficile et plus délicat est le suivant : un groupe de communes ayant à fournir une part déterminée du capital, comment en faire la répartition entre elles? L'équité exige que cette répartition soit faite proportionnellement à l'intérêt de chacune des localités.

Mais quelle est la mesure de cet intérêt? Est-ce la population, la longueur de la traversée du chemin de fer sur le territoire de chaque commune, ou

bien est-ce la combinaison de ces deux éléments? Ces divers systèmes nous ont servi, suivant les cas, à préparer les propositions que nous avons eu à soumettre aux communes.

A cela devait se borner notre rôle. Car c'est aux communes de s'entendre sur ce point, dans lequel la Société Nationale est absolument désintéressée; nous ne pouvons que leur servir d'intermédiaire et aider à amener l'accord. C'est ce que nous nous sommes attachés à faire, et généralement nous avons réussi, grâce aux excellentes dispositions des administrations communales qui, pour la plupart, ont compris l'intérêt vital qui s'attachait pour leurs administrés à la création de ces nouvelles voies de communications rapides et économiques.

La loi permet aux pouvoirs publics, actionnaires des lignes, de se libérer de leurs engagements, soit en versant le capital, soit en souscrivant des annuités.

Comme il était aisé de le prévoir, tous, sans aucune exception, État, provinces et communes, ont choisi ce second mode : les annuités. Ils ont d'autant moins hésité que nous sommes parvenus à réduire à 3.5 p. % le taux de ces annuités, que nous avions prévu devoir être de 4.5 p. %. Ce qui a permis de descendre à ce chiffre si favorable, c'est l'emprunt que nous avons conclu avec la Société générale pour favoriser l'industrie nationale. Nous nous occupons plus loin de cette opération financière.

Intervention financière des particuliers.

Les particuliers actionnaires sont obligés de verser le capital pour lequel ils interviennent.

Leur concours ne nous a pas fait défaut lorsque nous avons dû y faire appel.

Le tableau ci-dessous, qui donne les parts proportionnelles d'intervention de l'État, des provinces, des communes et des particuliers pour douze lignes dont le capital est actuellement assuré, montre que pour cinq d'entre elles, il n'a pas fallu recourir aux souscriptions des particuliers, que pour les sept autres leur intervention a varié de 3.04 à 16.3 p. %.

Aux termes des statuts, le partage des bénéfices se fait, en ce qui concerne le premier dividende, à concurrence de 4.5 p. % pour les particuliers et pour les pouvoirs publics, à concurrence du montant de leur annuité.

INDICATION DES LIGNES.		INTERVENTION FINANCIÈRE.			
		État.	Provinces.	Communes.	Particuliers.
1	Anvers-Hoogstraeten . . .	50 p. %.	25 p. %.	16.56 p. %.	8.44 p. %.
2	Ostende-Nieuport . . .	25 —	25 —	40.4 —	9.6 —
3	Andenne-Eghezée . . .	53 —	53 —	27.5 —	6.5 —
4	Melreux-Laroche . . .	25 —	53 —	55.7 —	8.3 —
5	Poix-Saint-Hubert . . .	25 —	53 —	42 —	»
6	Oostmalle-Turnhout . . .	25 —	25 —	55.7 —	16.5 —
7	Nieuport-Furnes . . .	25 —	25 —	59.2 —	10.8 —
8	Thielt-Aeltre . . .	25 —	25 —	50 —	»
9	Gand-Somergem . . .	25 —	25 —	50 —	»
10	Ostende-Blankenberghe . .	25 —	25 —	50 —	»
11	Samson-Andenne . . .	25 —	53 —	58.96 —	3.04 —
12	Malines-Itzeghem . . .	25 —	25 —	50 —	»
	MOYENNES. . .	27.7 p. %.	27.7 p. %.	59.54 p. %.	8.26 p. %.

CHAPITRE IV.

PERSONNEL DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

Indépendamment du Président et des quatre membres du Conseil d'administration, dont le nombre peut être porté à six par le Gouvernement, aux termes de la loi révisée et amendée, la Société Nationale aura un collège de six commissaires qui devront être nommés par l'assemblée générale du 27 avril prochain (art. 12 de la loi et 24 des statuts).

Les fonctions et attributions du directeur général sont déterminées par les statuts; nous ne nous y arrêtons point.

Le Conseil d'administration a eu à organiser le personnel de la Société et à arrêter un règlement de service.

Un secrétaire général est adjoint au directeur général.

Le service comprend deux groupes :

A. L'administration centrale ;

B. Le service actif.

L'administration centrale est partagée en cinq divisions correspondant aux cinq branches du service :

1. Service général ;

2. Service des constructions ;
3. — du matériel ;
4. — des exploitations et des recettes ;
5. — de la comptabilité générale.

Le service actif est divisé en neuf sections correspondant aux neuf provinces du pays.

Il fait partie de la 2^e division (service des constructions).

Actuellement il n'y a que sept sections, plusieurs provinces réunies ayant pu être placées sous la direction d'un seul ingénieur, du moins jusqu'à nouvel ordre :

1. Province d'Anvers ;
2. — de Brabant ;
3. — de la Flandre occidentale ;
4. — de la Flandre orientale ;
5. — de Hainaut ;
6. Provinces de Liège et de Limbourg réunies ;
7. — de Namur et de Luxembourg réunies.

Au 31 mars 1886, notre personnel comprenait :

A. — *Administration centrale* :

Un directeur faisant fonction de directeur général ;
 Un secrétaire général ;
 Trois ingénieurs ;
 Un ingénieur adjoint ;
 Un ingénieur volontaire ;
 Un contrôleur ;
 Un chef de la comptabilité ;
 Deux chefs de bureau ;
 Deux commis-chefs ;
 Un commis de 1^{re} classe ;
 Cinq commis de 2^e classe ;
 Deux commis de 3^e classe ;
 Cinq dessinateurs de 1^{re} classe ;
 Un dessinateur de 2^e classe ;
 Trois commis agréés ;
 Un concierge ;
 Deux huissiers ;
 Un messenger ;

B. — *Service actif* :

Sept ingénieurs, chefs de section ;
 Huit ingénieurs, sous-chefs de section ;
 Deux conducteurs de travaux ;

Un commis-chef dessinateur ;
Trois commis dessinateurs de 1^{re} classe ;
Trois commis dessinateurs de 2^e classe ;
Un commis dessinateur de 3^e classe.

Le service actif se compose en outre d'agents temporaires chargés spécialement de la surveillance des travaux des lignes en construction.

Les traitements et salaires annuels de ce personnel représentent une somme de :

A. — Pour l'administration centrale	fr. 76,700
B. — Pour le service actif.	73,900
Total.	<u>fr. 150,600</u>

CHAPITRE V.

LIGNES CONSTRUITES ET EN CONSTRUCTION.

A. Lignes construites.

Pendant l'année 1885 nous avons construit et ouvert à l'exploitation nos deux premières lignes vicinales :

Celle d'Anvers à Hoogstraeten, longue de 38,5 kilomètres, et celle d'Ostende à Nieupoort, longue de 20 kilomètres.

La première, évaluée à 40,000 francs par kilomètre, représentait un capital de 1,540,000 francs; la seconde, évaluée à 38,000 francs, un capital de 760,000 francs. C'est pour l'une et pour l'autre le capital qui a été souscrit et qui comprend la fourniture du matériel roulant et de traction.

Désireuse de satisfaire aux vœux légitimes des populations intéressées qui, toutes, manifestaient une grande impatience de pouvoir utiliser ce mode rapide de transports depuis si longtemps attendu, la Société Nationale a livré ces deux lignes à l'exploitation sans attendre l'achèvement de certaines installations.

L'exécution de ces travaux complémentaires ne se poursuit au surplus qu'avec circonspection. Ils furent seulement entrepris à mesure que leur nécessité était bien reconnue, soit pour améliorer les conditions d'exploitation, soit pour satisfaire aux exigences du trafic, soit, enfin, pour mieux assurer la sécurité publique.

Ces lignes sont aujourd'hui convenablement établies : ce qui reste à y faire n'est pas bien important et il y a lieu de considérer comme acquis à la ligne l'excédent du capital souscrit sur le capital réellement dépensé.

A la date du 31 mars 1886, ce dernier était :

Pour la ligne d'Anvers à Hoogstraeten de 1,313,000 francs, soit par kilomètre de 34,000 francs ;

Pour celle d'Ostende à Nieupoort de 672,500 francs, soit par kilomètre de 33,625 francs.

Ce qui laisse un capital disponible de 227,000 francs, soit 6,000 francs par kilomètre, pour la première ligne, et 87,500 francs, soit 4,375 francs par kilomètre, pour la seconde

Nous avons parlé plus haut de l'emploi qui serait fait de cette part disponible du capital (*voir* Intervention financière des provinces et la circulaire aux gouverneurs, annexe n° 1).

Nous résumons dans le tableau ci-dessous les données qui viennent d'être développées :

LIGNES CONSTRUITES.	CAPITAL SOUSCRIT		CAPITAL DÉPENSÉ		CAPITAL DISPONIBLE	
	total.	par kilomètre.	total.	par kilomètre.	total.	par kilomètre.
Ligne d'Anvers à Hoogstraeten . .	1,340,000	40,000	1,313,000	34,000	227,000	6,000
Ligne d'Ostende à Nieuport . . .	780,000	38,000	672,300	33,623	87,500	4,375

B. Lignes en construction.

Nous avons actuellement en construction trois nouvelles lignes : celles d'Andenne à Eghezée, de Melreux à Laroche et de Poix à Saint-Hubert.

L'adjudication a eu lieu ou aura lieu dans le courant du mois d'avril pour quatre autres lignes : celle d'Oostmalle à Turnhout, de Nieuport à Furnes, de Thielt à Aeltre et de Gand à Somergem.

Nous donnons dans le tableau ci-dessous les longueurs et le capital souscrit représentant la dépense prévue pour chacune d'elles :

LIGNES.	LONGUEURS.	CAPITAL SOUSCRIT	
		total.	par kilomètre.
Andenne à Eghezée	19,5	695,000	36,000
Melreux à Laroche	20,0	780,000	39,000
Poix à Saint-Hubert	6,2	276,000	44,500
Oostmalle à Turnhout	15,2	608,000	40,000
Nieuport à Furnes	11,9	416,000	35,000
Thielt à Aeltre	17,7	638,000	36,000
Gand à Somergem	13,0	600,000	40,000

Ici encore, le capital comprend le matériel de transport et le matériel de traction.

La Société Nationale a fait des adjudications générales pour ses lignes, en

ce qui concerne la fourniture du matériel fixe de la voie et du matériel d'exploitation (locomotives, voitures, wagons, etc.). Les travaux proprement dits de la ligne comprenant les terrassements, les ouvrages d'art et la pose de la voie, ne représentent en réalité qu'une fraction minime du coût total de chaque ligne.

Le tableau qui suit donne pour les sept chemins de fer vicinaux désignés ci-dessus, le montant du devis de ces travaux et les résultats de l'adjudication publique :

LIGNES.	MONTANT		RABAIS P. %.
	des devis.	de l'adjudication.	
Andenne-Eghezée	123,886	107,473	13.25
Melrcux-Laroche	122,535	94,800	22.67
Poix-Saint-Hubert	54,874	39,450	28.40
Oostmalle-Turnhout.	99,867	72,200	27.70
Nieuport-Furnes.	65,628	57,800	11.92
Thielt-Aeltre.	119,803	92,071	23.40
Gand-Somergem.	86,415	57,225	33.80

Nous avons indiqué, au commencement de ce rapport quelles sont les autres lignes dont nous espérons pouvoir commencer les travaux pendant cette année, et quelles sont celles dont les études et les plans sont terminés.

Jusqu'ici la Société Nationale a fait usage de billes en chêne, mais elle compte procéder à des essais importants de traverses métalliques et notamment les mettre tout de suite en œuvre sur les lignes projetées aux environs de Charleroi. Elle espère que les résultats de ces premiers essais seront favorables et qu'elle arrivera bientôt à généraliser l'emploi des traverses métalliques sur ses lignes. Une adjudication publique de 20,000 de ces traverses aura lieu dans le courant du mois de mai.

CHAPITRE VI.

LIGNES EN EXPLOITATION.

La question de l'exploitation a fait l'objet d'une longue étude.

La Société Nationale devait-elle centraliser l'exploitation en la faisant par elle-même ou abandonner ce service à des tiers, sous la surveillance et le contrôle de notre administration ?

Le premier système est suivi par les compagnies belges concessionnaires de lignes vicinales à l'étranger.

Il faut reconnaître que ce système peut donner lieu à des inconvénients résultant de la nécessité de rattacher à une administration centrale tous les fils d'exploitations isolées et variées, de nature très diverses, répondant chacune à des besoins spéciaux, ayant leurs particularités et leurs exigences locales.

La sûreté et la rapidité des décisions si diverses à prendre pour assurer le service nouveau de la transformation de notre voirie en y appliquant un roulage perfectionné peuvent souffrir de cette centralisation.

La division des exploitations décentralise les services, appelle le concours de l'initiative privée, et réunit toutes les influences locales vers un même but : celui de faire prospérer un service public et d'intérêt général. Ce sont là, assurément, des avantages dont on ne saurait méconnaître l'importance.

Les Chambres semblent, d'ailleurs, avoir accordé la préférence à ce système de décentralisation.

Le rapporteur de la section centrale de la loi du 28 mai 1884 consacre un chapitre « au système d'exploitation des chemins de fer vicinaux ».

Il fait ressortir les avantages des exploitations isolées et préconise les tarifs spéciaux pour chaque ligne.

Il émet l'avis que « s'il est nécessaire de réserver à la Société Nationale le » pouvoir et le droit d'exploiter les embranchements ou certains d'entre » eux, ce ne doit être qu'une simple faculté et non à titre d'obligation, de » devoir absolu ; » et plus loin, critiquant une exploitation unique, il ajoute : « non seulement, ce serait difficile, même dans les cas où l'exploitation » pourrait être organisée mécaniquement comme un ouvrage d'horlogerie, » mais il faut prévoir les besoins journaliers, instantanés même, qui se » produiront, aussi variés que possible à la même heure, au même instant » sur tous les points du pays. Comment répondre aux réclamations simul- » tanées de cent exploitations éloignées, si toute direction doit partir d'un » même centre ?

» C'est là une des faiblesses de l'exploitation de grands réseaux par une » seule direction ; aussi, en Angleterre, laisse-t-on dans les administrations » qui exploitent un grand nombre de branches, une très grande autonomie » à chacune de celles-ci. »

Plusieurs orateurs se sont exprimés dans le même sens, lors de la discussion du projet de loi, et un amendement fut annoncé pour consacrer le principe de l'adjudication.

M. Graux, Ministre des Finances, sans méconnaître les avantages du système et tout en admettant le principe de l'adjudication pour la construction et, autant que possible, pour l'exploitation, a refusé de souscrire à l'amendement, voulant laisser à la Société Nationale le droit d'agir d'après les circonstances, en s'inspirant des intérêts qu'elle est appelée à desservir.

Une question analogue ayant été posée au Sénat, M. le Ministre des Finances confirma la déclaration qu'il avait faite à la Chambre.

La pensée de M. Beernaert, Ministre des Finances et auteur de la loi révisée et amendée de 1885, est très nettement favorable au système de la décentralisation.

Voici comment s'exprime, à cet égard, l'Exposé des motifs :

« Il semble que l'exploitation des lignes nécessairement indépendantes
» et éparses sur tous les points du pays ne doit pas être concentrée dans
» les mains d'une même administration; ce n'est qu'exceptionnellement
» qu'il en peut être ainsi et il est désirable que la loi soit rédigée dans cet
» esprit. »

Le Conseil d'administration, s'inspirant des vues du législateur et après un examen très approfondi de la question, s'est prononcé, à titre d'essai, en faveur de l'affermage des exploitations par voie d'adjudication publique.

Il lui a paru préférable de laisser à l'industrie privée une part importante dans l'œuvre des chemins de fer vicinaux. En faisant appel à la concurrence publique pour l'exploitation de ce nouveau réseau, on permet la création de sociétés ou de groupes locaux qui pourront se charger d'entreprises de ce genre dans des conditions favorables et avec le minimum de dépenses. C'est à la fois une mesure d'économie et de décentralisation et, en même temps, c'est un moyen d'atténuer l'une des plus vives critiques qui aient été dirigées contre la loi instituant la Société Nationale des chemins de fer vicinaux : la création d'un monopole absorbant complètement, à son profit, toutes les branches de l'œuvre nouvelle à établir et ne laissant plus rien à l'initiative et à l'activité privées.

Ce premier point étant acquis, il s'agissait d'arrêter les bases du contrat d'exploitation et de déterminer les conditions de l'adjudication publique.

Elles sont définies dans notre cahier des charges n° 10 de la série de 1885. Il renferme les clauses et conditions générales auxquelles s'est faite l'adjudication publique de l'exploitation des lignes d'Anvers à Hoogstraeten et d'Ostende à Nieuport.

La Société Nationale loue à l'exploitant la voie et toutes ses dépendances, à l'exception du mobilier, et elle lui fournit le matériel roulant nécessaire à l'exploitation.

L'entretien est à la charge de l'entrepreneur. La durée du bail est de trente années, avec faculté réciproque de résilier après quinze années.

Le cahier des charges fixe le nombre minimum des trains.

L'entrepreneur reçoit une somme de 1,500 francs par kilomètre augmentée d'un centième de la recette brute. *C'est sur ce centième que porte l'adjudication.*

Tels sont les points principaux du contrat d'exploitation.

Les adjudicataires des deux lignes d'Anvers à Hoogstraeten et d'Ostende à Nieuport ont traité moyennant *un centième de 27,72 p. %* pour la première et de *35 p. %* pour la seconde.

Il est aisé de calculer quelle doit être pour chacune des lignes précitées la recette kilométrique annuelle pour que toutes les charges de l'exploitation — y compris les frais généraux — étant payées, elle puisse couvrir l'annuité souscrite par les pouvoirs publics (3,5 p. %) et l'intérêt des capitaux souscrits par les particuliers (4,5 p. %).

Ce sont, en effet, les conditions prévues par l'article 28 des statuts.

Pour la ligne d'Anvers à Hoogstraeten, cette recette kilométrique annuelle

doit être de 4,045 francs, soit *une recette de fr. 11-08 par jour-kilomètre*; pour la ligne d'Ostende à Nieupoort, elle doit être de 4,484 francs, soit *une recette de fr. 12-28 par jour-kilomètre*.

Le tableau ci-dessous donne les résultats de l'exploitation jusqu'au 31 mars 1886.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	NOMBRE DE		RECETTES TOTALES.	RECETTES MOYENNES PAR		
	jours d'exploitation.	jours kilomètres.		jour.	jour kilomètre.	train kilomètre.
Ligne d'Anvers à Hoogstracten. .	224	7,404	81,156	362.50	10.98	1.09
Ligne d'Ostende à Nieupoort. . .	182	3,307	45,282	248.80	15.69	0.94

Il est à observer que la recette « marchandises » entre seulement pour fr. 3,955-60 dans la recette de la première ligne et pour fr. 868-43 dans celle de la seconde.

Il ne faut pas s'en étonner.

Entre autres causes sur lesquelles nous aurons à revenir plus loin, cette situation s'explique par les difficultés inséparables de toute organisation d'un service régulier de marchandises, et par les hésitations du public, surtout dans les campagnes, à utiliser dès le principe, un nouveau mode de transports. Il faut un certain temps à toute entreprise de ce genre pour se créer une clientèle et pendant la première période de mise en exploitation, nous avons constaté, sans surprise aucune, que les rouliers continuaient — comme ils le feront sans doute encore durant une période plus ou moins longue — à transporter des marchandises. Mais le résultat final de cette concurrence n'est pas douteux et plusieurs circonstances se produisent déjà, qui nous permettent d'espérer qu'il ne se fera pas attendre bien longtemps.

L'expérience de tous les chemins de fer prouve que les meilleures lignes ont eu besoin de quelques années pour être mises en valeur et entrer tout à fait dans les mœurs ou les habitudes des populations qu'elles étaient appelées à desservir.

Quoi qu'il en soit, les résultats obtenus pendant cette première période d'organisation peuvent être considérés comme satisfaisants et rassurer absolument les intéressés sur l'avenir des deux lignes.

Nous devons revenir un instant sur la formule qui a servi de base à l'adjudication publique de l'exploitation de nos lignes : 4,500 francs d'annuité kilométrique fixe, plus un tantième de la recette brute.

Il avait paru convenable d'assurer d'abord à l'exploitant une constante représentant approximativement ses frais fixes d'exploitation. Mais ce système présente l'inconvénient sérieux de ne pas suffisamment intéresser l'entrepreneur à l'accroissement des recettes au-delà d'un certain chiffre, et même, dans certains cas, de lui faire considérer une majoration de recettes comme contraire à ses intérêts.

Cette situation provient de ce que la constante de 1,500 francs représente un tantième p. % des recettes qui diminue rapidement à mesure que celles-ci augmentent. Et comme le pourcentage des recettes résultant de l'adjudication est fixe, il en résulte que quand le produit de la ligne devient plus grand, le tantième p. % que reçoit l'exploitant diminue, jusqu'à descendre à un taux qui pourrait ne plus être rémunérateur.

Le tableau ci-après montre très bien comment se traduisent les observations qui précèdent pour diverses recettes kilométriques et en supposant une exploitation à 30 p. % de la recette brute, plus la constante de 1,500 francs. Ce tantième de 30 p. % est à peu près la moyenne des chiffres auxquels nous avons traité pour nos deux lignes en exploitation.

RECETTES KILOMÉTRIQUES.	TANTIÈME P. % représenté par la constante de 1,500 francs.	PART ATTRIBUÉE à l'exploitant (1,500 francs + 30 p. %).	TANTIÈME P. % de la recette brute attribué à l'exploitant.
		Francs.	
5,000	50 p. %.	2,400	80 p. %.
4,000	57.50 —	2,700	67.50 —
3,000	50 —	3,000	60 —
6,000	25 —	5,500	35 —
7,000	21.43 —	5,600	31.43 —
8,000	18.75 —	5,900	28.75 —

Nous recherchons une nouvelle formule d'exploitation qui remédie aux inconvénients signalés et nous comptons être en mesure de l'appliquer à nos prochaines adjudications publiques qui auront lieu dans un bref délai.

Nous avons dit plus haut que la loi révisée et amendée ne nous obligeait pas à réunir le capital des lignes en y comprenant le matériel roulant et de traction.

Toutefois, si nous faisons usage de cette faculté et que cette fourniture fût laissée aux soins de l'exploitant, il est manifeste que les conditions du contrat devraient subir d'assez grands changements.

Nous croyons toutefois qu'il convient de n'user de cette faculté que dans des cas exceptionnels.

Il paraît, en effet, plus rationnel d'armer les lignes complètement. Nous le pouvons dans des conditions plus économiques en raison du taux favorable de capitalisation de nos annuités ; à 3,5 p. % elles constituent une charge minima de capital que la plupart des exploitants ne pourraient atteindre.

Nous avons adopté ce système pour l'éventualité d'une convention à conclure avec MM. Daverveldt et C^{ie}, concessionnaires, sur le territoire néerlandais, d'une ligne de Santvliet à Bergen-op-Zoom, en communauté avec la ligne vicinale de Bergen-op-Zoom à Tholen, déjà exploitée par MM. Daverveldt et C^{ie}.

Le motif qui nous a conduits à nous départir de la règle fixée était la facilité que donne à l'exploitant la circulation du même matériel roulant sur les lignes belges et hollandaises.

Nos conditions principales d'exploitation sont :

a) Outre la constante fixe de 1,500 francs par an et par kilomètre, l'exploitant recevra un tantième de la recette brute ; ce tantième sera de 37 p. % lorsque la recette kilométrique annuelle n'est pas supérieure à 4,000 francs ; ce tantième augmentera ou diminuera de 1 p. % lorsque la recette kilométrique annuelle augmentera ou diminuera de 1,000 francs sans toutefois que ce tantième puisse, en aucun cas, être supérieur à 40 p. %, ni inférieur à 37 p. % ;

b) Par dérogation à l'article 5 du cahier des charges n° 10, les parties contractantes ne pourront résilier le contrat d'exploitation qu'au bout de la vingtième année et moyennant préavis d'un an.

Le bail expire au bout de la trentième année ;

c) Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation sera fourni par la société exploitante.

Les plans de ce matériel devront être soumis à l'agrément de la Société Nationale, et la commande devra en être faite en Belgique jusqu'à concurrence de la moitié au moins de sa valeur.

Le matériel fourni par la société exploitante devant former avec le cautionnement, qui est fixé à 35,000 francs, la garantie des engagements de l'exploitant vis-à-vis de la Société Nationale, celle-ci aura un droit de privilège sur la propriété de ce matériel.

La convention fixe également la quantité de matériel à fournir par l'exploitant.

Comme on le remarquera, le contrat s'inspire déjà des principes exposés plus haut relativement à la répartition des recettes dans le but d'intéresser l'exploitant à leur développement.

CHAPITRE VII.

TARIFS.

Nous donnons ci-après les bases générales de nos tarifs :

Voyageurs.

Les prix pour le transport des voyageurs sont établis d'après les bases suivantes :

8 centimes pour la 1^{re} classe avec minimum de 20 centimes ;
6 — 2^e — — — 15 —

Le voyageur muni d'un billet de 2^e classe, qui voudra se placer dans une voiture de 1^{re} classe, devra se munir d'un second coupon de 2^e classe.

Bagages et chiens.

Le prix de transport des bagages est fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Les chiens accompagnant les voyageurs donnent lieu à la délivrance de coupons de 2^e classe.

Marchandises.**GRANDE VITESSE.**

Les bases du tarif de grande vitesse (charges incomplètes) sont les suivantes :

Taxe fixe, à toute distance, par 100 kilogr.	fr. » 70
Taxes variables par kilomètre —	» 03

Ce tarif comprend tous les frais accessoires : enregistrement, chargement et déchargement, port de l'avis d'arrivée.

Les prix s'appliquent par colis de 10 en 10 kilogrammes.

Le minimum de perception est fixé à 60 centimes pour les distances de 1 à 23 kilomètres et à 70 centimes pour les distances de plus de 23 kilomètres.

Les charges complètes, en grande vitesse, sont transportées au double des taxes des classes A ou B, selon le cas.

Le tarif de grande vitesse s'applique à tous les envois pour lesquels l'expéditeur prescrit ce mode de transport.

PETITE VITESSE.*Marchandises en général. Charges incomplètes.*

(Classe I.)

Bases :

Taxe fixe à toute distance, par 1,000 kilogrammes	fr. » 50
Chargement et déchargement —	4 »
Taxe variable par kilomètre —	» 15

Application :

Les prix s'appliquent aux charges incomplètes, de toute nature, pour lesquelles l'expéditeur n'a pas demandé le transport à grande vitesse, ou comme charge complète.

Les prix se calculent de 10 en 10 kilogrammes ; toute fraction de dizaine est comptée pour une dizaine. Le poids minimum à taxer est de 400 kilogrammes.

Il est perçu, par expédition, un droit d'enregistrement de 20 centimes et 10 centimes pour le port de l'avis d'arrivée.

Charges complètes.

(Classes *A* et *B*.)

Bases :

Taxe fixe, à toute distance, par 1,000 kilogrammes fr.	» 50
Taxes variables } classe <i>A</i> (wagons couverts).	» 13
par kilom. } classe <i>B</i> (— découverts).	» 11

Les prix s'appliquent à tous les transports, par charge complète de 5,000 kilogrammes renseignés sur une seule lettre de voiture, ou qui, par leur nature, exigent l'emploi exclusif d'un wagon.

Chaque wagon doit faire l'objet d'une lettre de voiture. Les frais de transport se calculent comme il suit :

La taxe minimum de 5,000 kilogrammes est appliquée chaque fois que la charge du wagon atteint ce poids; si elle n'atteint pas ce poids, on taxe d'après les prix de la classe I (charges incomplètes), à moins qu'il n'y ait avantage pour le public à taxer d'après le poids de 5,000 kilogrammes.

Les excédents de poids, chargés, avec l'autorisation de la Société, sur le même wagon, sont taxés d'après les prix de la classe I.

MARCHANDISES ENCOMBRANTES.

Les marchandises encombrantes, c'est-à-dire les marchandises qui, en proportion de leur poids, exigent pour leur chargement un espace exceptionnellement grand, sont taxées avec augmentation de 50 p. % de leur poids réel, d'après les prix de la grande vitesse ou de la classe I, à moins qu'il n'y ait avantage pour le public à taxer d'après les prix des charges complètes sur un poids minimum de 5,000 kilogrammes.

Classe *C*.

Bases :

Taxe fixe, à toute distance, par 1,000 kilogrammes fr.	» 50
Taxe variable, par kilomètre	» 07

Les prix s'appliquent à toutes les marchandises, rangées dans la 4^e classe du tarif intérieur des chemins de fer de l'État, à transporter en wagons ouverts, sans responsabilité, par quantités de 5,000 kilogrammes en payant ce poids par wagon.

Comme pour les classes *A* et *B*, le poids au-delà de 5,000 kilogrammes

chargé dans le même wagon, avec l'autorisation de la Société, est taxé d'après les prix de la classe I.

FRAIS ACCESSOIRES.

Il est perçu par expédition, pour les charges complètes (classe *A, B, C*), un droit de 20 centimes pour l'enregistrement et 10 centimes pour le port de l'avis d'arrivée.

Chargement et déchargement. — Le chargement et le déchargement des marchandises présentées par charge complète de wagon sont effectués par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire, sous la surveillance des agents de la Société.

FINANCES ET VALEURS.

La taxe est calculée, à toute distance, à raison de 30 centimes par mille francs, toute fraction de mille francs étant comptée pour mille francs.

Le minimum de perception est fixé à 60 centimes par expédition.

Lorsque la taxe du tarif des finances est inférieure à celle du tarif de grande vitesse des marchandises, calculée à raison du poids, c'est cette dernière qui est appliquée.

Pour les voyageurs nous n'avons que deux classes (8 et 6 centimes par kilomètre), mais le Conseil d'administration a décidé qu'il pourra être établi une 3^e classe au prix de 4 centimes par kilomètre.

Il a également créé des *coupons d'abonnements pour élèves et écoliers*, calculés au prix de six voyages par semaine avec réduction de 50 p. %, et des *coupons d'ouvriers* valables du lundi au samedi calculés avec la même réduction de 50 p. %.

CHAPITRE VIII.

ORGANISATION FINANCIÈRE. — EMPRUNT CONTRACTÉ AVEC LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE.

La présentation aux conseils provinciaux d'un ensemble de lignes comprenant au-delà de 950 kilomètres, devait nous porter à assurer les voies et moyens pour arriver à une rapide exécution dans les conditions les plus favorables.

Au cours des pourparlers avec les communes et les administrations provinciales, on nous manifesta l'intention presque unanime, d'acquitter les souscriptions d'actions sous forme d'annuités, même au taux de 4 1/2 p. % que nous avons fixé dans le principe, comme un maximum.

Ce mode de libération est bien celui qui convient le mieux aux administrations publiques.

Cependant des observations avaient été présentées dans quelques conseils provinciaux sur le taux élevé de la capitalisation.

Ils invoquaient leur crédit personnel permettant d'emprunter, moyennant une annuité de 4 p. %, pendant soixante-six années, ainsi que les offres du Crédit communal qui ne dépassaient pas ce taux.

Il eût été regrettable de voir scinder l'opération par l'émission d'emprunts isolés, qui en réduisant l'importance du capital, diminuaient les chances d'obtenir un taux d'intérêt aussi avantageux.

La loi est basée sur le principe de la fédération et de la mutualité entre les communes ; échouer dans la mission de réunir en un seul faisceau toute notre organisation financière, eût fait manquer l'un des buts de notre institution.

C'est guidé par ces considérations que le Conseil s'est mis résolument à l'œuvre, en ouvrant des négociations en vue de créer un emprunt assez important, pour qu'il puisse compter sur un taux d'intérêt avantageux.

Après avoir examiné les différents modes d'emprunt, nous avons reconnu que le plus économique était celui d'une émission de lots à primes, combinée avec une prolongation de l'amortissement en quatre-vingt-dix années, au lieu de soixante-six années, stipulées dans la loi de 1884.

Le Gouvernement se montra favorable à nos propositions, et dans la loi amendée, il fut autorisé par la Législature (disposition transitoire, art. 17) à garantir envers les tiers, pendant quatre-vingt-dix années, l'intérêt et l'amortissement d'obligations de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, à concurrence de la charge annuelle de 600,000 francs qu'il avait été autorisé à garantir par la loi du budget de la Dette publique pour l'exercice 1883.

Les négociations entamées au mois de mai aboutirent à la conclusion avec la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, d'un emprunt au capital de 25,000,000 de francs au taux de 3,47 p. % sans commission, dont deux tiers pris à main ferme, correspondant au chiffre des annuités votées et un tiers réservé, qui sera émis ultérieurement d'après les annuités que nous aurons à représenter.

Les conditions principales de cette négociation sont résumées dans l'extrait ci-après de notre contrat.

La Société Nationale des chemins de fer vicinaux créera deux cent cinquante mille (250,000) obligations rapportant annuellement un intérêt de 3 francs par titre et remboursables par 120 francs avec répartition de primes suivant un tableau d'amortissement le tout correspondant à quatre vingt-dix annuités de 900,000 francs chacune.

Le paiement du coupon et le remboursement des obligations seront effectués le 15 juillet de chaque année.

Les deux tiers de ces obligations, soit cent soixante-six mille six cent soixante-six (166,666), correspondant à quatre vingt-dix-annuités de 600,000 francs chacune, sont pris ferme par la Société Générale moyennant une capitalisation à 3,47 p. % pour une somme de dix-sept millions deux cent nonante et un mille francs (17,291,000), payable aux époques et dans les conditions indiquées plus loin.

Les 166,666 titres pris ferme seront mis pour compte de la Société Générale en souscription publique le 14 juillet 1885 au taux de fr. 109-50.

Le versement à effectuer lors de la souscription et celui à effectuer lors de la répartition s'élèveront ensemble à fr. 24-50 par obligation.

Le surplus sera exigible des souscripteurs :

Fr. 42-50 du 1^{er} au 10 juillet 1886;

„ 42-50 du 1^{er} au 10 juillet 1887.

Les récépissés provisoires seront créés au nom de la Société Générale et visés par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

La Société Générale payera à la Société Nationale les 17,291,000 francs indiqués ci-dessus au fur et à mesure de la remise qui lui sera faite de titres définitifs visés par l'État, sans que toutefois les paiements à faire ainsi puissent excéder les versements fixés pour la libération des titres à savoir :

5,124,590 francs	dans la huitaine	après le 14 juillet 1885;
7,085,505	— — —	10 juillet 1886;
7,085,505	— — —	10 juillet 1887.

Les remboursements qui auront été faits par la Société Générale de ses deniers, avant la remise des titres définitifs, annuleront par cela même un nombre égal de titres définitifs; en conséquence les titres définitifs correspondant aux numéros sortis dans la série 1 à 166,666 seront restitués à la Société Nationale et déduits du montant à lui payer.

La Société Nationale des chemins de fer vicinaux participera à la charge des paiements à faire — 15 juillet 1886 et 15 juillet 1887 — proportionnellement aux titres définitifs qu'elle aura délivrés à la Société Générale et dont celle-ci lui aura remis la contre-valeur.

Le surplus de la charge de ces deux échéances incombera à la Société Générale qui jouira par contre des intérêts à 5 p. % dus par les souscripteurs qui auront usé des délais de libération accordés par le prospectus d'émission et des intérêts, des primes et des remboursements afférents aux titres définitifs qui lui auront été délivrés pendant la même période de deux ans; en d'autres termes, pendant ladite période de deux ans la Société Nationale n'aura aucune charge à supporter du chef des récépissés provisoires en circulation et dont elle n'aurait pas reçu la contre-valeur, mais elle n'aura pas non plus un profit quelconque à en retirer.

En ce qui concerne les intérêts de retard à payer par les souscripteurs qui ne se seraient pas libérés en temps utile, ils seront calculés à raison de 5 p. % et exigibles à compter du jour fixé pour les versements: ils seront acquis à la Société Générale qui aura déboursé le montant de ces versements.

Par le paiement des sommes indiquées plus haut la Société Générale se trouvera entièrement libérée envers la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

La Société Nationale des chemins de fer vicinaux s'engage sous sa responsabilité à livrer à la Société Générale les 166,666 titres définitifs en

temps utile pour que l'échange puisse se faire sans aucun retard à partir du 1^{er} juillet 1887. La Société Générale restituera à la Société Nationale les récépissés provisoires préalablement annulés au fur et à mesure de leur entrée.

Le tiers restant (83,334) des obligations créées d'après le tableau d'amortissement ci-annexé sera vendu en tout ou en partie, en une fois ou successivement, suivant les convenances de la Société Nationale et au mieux de ses intérêts par la Société Générale moyennant fr. 0-25 par titre pour tous frais.

Le Gouvernement après avoir déterminé par arrêté royal du 6 juillet 1883 les conditions auxquelles l'État garantit envers les tiers le service des obligations de la Société, a autorisé, par un autre arrêté royal du même jour, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux à contracter un emprunt à primes. L'arrêté royal vise notre convention avec la Société Générale et approuve le tableau d'amortissement y annexé.

Cette opération, en nous permettant de fixer à 5 1/2 p. ‰ le taux des annuités à souscrire par les pouvoirs publics a donné un grand essor à nos opérations.

La charge des communes et des provinces s'en trouve singulièrement allégée.

Le Gouvernement, renonçant à payer en espèces, n'a pas renouvelé la demande de crédit à concurrence de deux millions votés en 1884 pour sa participation dans la création des chemins de fer vicinaux.

Les capitaux mis à notre disposition nous ont permis de procéder à de grandes adjudications de matériaux et de matériel, dans un moment où l'industrie, souffrant de la crise intense, nous demandait du travail. Nous sommes assurés d'autre part grâce à l'importance que prennent nos affaires, que nous pourrions fournir dans le délai stipulé par notre contrat les obligations visées par le Trésor et correspondant aux annuités qui nous rentreront au fur et à mesure de diverses constructions.

CHAPITRE IX.

BILAN.

Il nous reste à présenter le bilan de notre premier exercice social se clôturant au 31 décembre 1885.

On le trouvera plus loin ainsi que le compte des recettes et dépenses d'exploitation des deux lignes d'Anvers à Hoogstraeten et d'Ostende à Nieuport (voir annexes nos 2 et 3); quelques explications en rendront l'intelligence plus facile.

Le bilan est présenté sans compte de profits et pertes, le Conseil ayant décidé, comme marche à suivre, de remettre à l'exercice suivant les bénéfices d'une exploitation de quelques mois et d'en opérer la répartition à une époque fixe du 31 décembre de chaque année.

Actif.

1° *Les frais d'installation* comprennent :

A. La valeur du mobilier, des instruments graphiques, des cartes, de la bibliothèque, etc., pour une somme de fr. 28,113-06 ;

B. Les frais généraux, depuis la formation de la Société Nationale jusqu'au 30 juin 1885, s'élevant à fr. 93,974-08.

La Société Nationale a reçu du Ministère de l'Agriculture, une somme de 120,000 francs à valoir sur le crédit de 300,000 francs qui lui a été alloué pour frais d'installation.

2° *Le magasin général* indique la quantité de matériaux en approvisionnements, dans les usines ou les chantiers servant de dépôts, pour une valeur de 708,538 francs.

3° *Le portefeuille* se décompose comme il suit :

A. Obligations émises, 17,291,000 francs représentant les 166,666 obligations, prises ferme par la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, à valoir sur les 250,000 obligations de l'emprunt, contracté avec la même Société et autorisé par arrêté royal du 6 juillet 1883 ;

B. Obligations non émises, 8,643,600 francs représentant la valeur des 83,334 obligations, évaluées au même prix que les obligations émises et à placer ultérieurement ;

C. Cautionnements. Ce compte ne représente que les cautionnements en fonds publics déposés par des tiers, pour garantie de leurs fournitures.

4° *Comptes courants. — Débiteurs divers.* Dans la somme de fr. 2,915,846-49 sont comprises : 1° celle de 2,856,500 francs pour souscriptions d'actions restant à libérer ; 2° celle de fr. 59,346-49 montant de divers comptes à régler.

5° *Concessions. — Études. — Constructions*, s'élevant à fr. 2,073,635-73, ce compte se subdivise comme il suit :

A. Ligne d'Anvers-Hoogstraeten fr. 1,278,244-86. Cette somme représente toutes les dépenses nécessitées pour la construction de la ligne au 31 décembre 1885, y compris les intérêts intercalaires du capital employé à ces travaux, calculés au taux de 4 p. ‰, ainsi que l'application des frais généraux jusqu'à concurrence de 1,370 francs par kilomètre construit.

B. Le compte de la construction « Ostende-Nieuport » se trouve dans la même situation (fr. 666,393-33).

C. Ligne d'Andenne-Éghezée, fr. 79,839-17. Cette somme ne comprend que la valeur des matériaux expédiés à Andenne et à Éghezée, plus les frais occasionnés par ces transports.

D. *Frais d'études des lignes à construire*, à répartir ultérieurement sur les lignes dont les études sont achevées ou à l'état d'avant-projets.

Passif.

1° *Le capital d'établissement des lignes* représente le nombre d'actions émises pour chacune d'elles ;

2° *Société Générale pour favoriser l'industrie nationale.* La somme de fr. 2,163,400-90 constitue le montant des avances de fonds, faites par la Société Générale, au 31 décembre 1883, à régulariser par la remise d'obligations ;

3° *Comptes courants.* — *Créditeurs divers*, fr. 682,321-22 ; cette somme se compose des comptes à régler avec divers fournisseurs et des cautionnements déposés en fonds publics et en espèces ;

4° *Exploitation*, fr. 31,208-67 ;

Le solde sera reporté à l'exercice 1886 pour servir, concurremment avec la recette à opérer pendant le 1^{er} semestre courant, au paiement de l'annuité échéant le 30 juin 1886.

Le premier bilan spécial de l'exploitation de chacune de nos lignes comprendra toujours un exercice d'une année, complété par le temps écoulé depuis le début de l'exploitation.

Fait et arrêté en séance du Conseil d'administration.

Bruxelles, le 22 avril 1886.

Les Membres,

A. DUBOIS,
M. URBAN,
A. DU ROY DE BLICQUY,

Le Président,

LÉON DE BRUYN.

Le Vice-Président,

F. WELLENS.

Le Directeur ff. de Directeur-général,

C. DE BURLLET.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Circulaire à MM. les Gouverneurs de province.

Bruxelles, le 17 avril 1886.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Dans la brochure que nous avons eu l'honneur de vous adresser : « Documents relatifs à l'institution de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux », nous donnons en annexe à la délibération des communes le modèle des titres d'annuités.

Le règlement semestriel des échéances diverses nous a paru, après un nouvel examen, présenter des inconvénients.

D'accord avec M. le Ministre des Finances, nous avons arrêté que les annuités seront annales et porteront toutes une seule échéance, le 30 juin de chaque année.

C'est une simplification tout à l'avantage des communes, des provinces et de l'État.

Le montant de l'annuité due jusqu'à la première échéance au 30 juin fera l'objet d'un règlement spécial.

Cette date a été choisie parce qu'elle correspond à l'échéance des intérêts de nos obligations et au paiement des primes. Elle facilitera nos décomptes avec les communes et les provinces.

Ce système a encore l'avantage d'éviter aux communes et aux provinces la perte d'intérêt résultant du paiement semestriel et de ne pas les exposer à l'obligation de parfaire une échéance après six mois d'une exploitation défavorable qui sera souvent compensée par le résultat de la seconde période de l'année.

La représentation des actions à délivrer aux pouvoirs publics se fera au

moyen d'un certificat d'inscription nominatif, portant la totalité de leur souscription.

Ce certificat, qui ne forme pas titre transmissible, correspondra à une inscription dans les livres de la Société. Il écarte le danger de la perte des titres.

La souscription des premières annuités a provoqué quelques demandes d'explications de la part des communes et des députations permanentes.

1. Les annuités ne doivent-elles pas être réglées d'après la dépense réelle, effective, à concurrence du coût de la ligne?

La Société Nationale ne doit-elle pas la justification des dépenses avant que les administrations provinciales ou communales soient à même de souscrire?

Réponse : Les annuités doivent nécessairement être souscrites avant que l'on ait pu connaître le coût réel d'une ligne et cela par deux motifs :

En premier lieu, le coût réel ne sera connu qu'après l'achèvement complet des travaux, et par conséquent après l'octroi de la concession de la ligne qui, aux termes de la loi, est subordonné à la souscription préalable du capital ;

En second lieu, la Société Nationale ne peut obtenir l'argent nécessaire à l'exécution des travaux et à l'achat du matériel que par le dépôt des annuités dans les caisses de l'État.

L'article 4 de l'arrêté royal du 6 juillet 1885 stipule que les obligations représentatives des annuités seront délivrées à mesure de l'avancement des travaux ou sur le vu du certificat émanant de l'Administration des ponts et chaussées pour les fournitures et les approvisionnements.

Le montant du capital doit donc être fixé au moment de la souscription et il l'est par nos devis qui peuvent être considérés généralement comme un maximum.

Si l'adjudication publique (règle suivie par la Société Nationale) donne un rabais, la différence est portée à un compte spécial, formant la réserve de chaque ligne.

Il est à remarquer d'ailleurs que nos estimations ne peuvent présenter que des variations peu importantes.

Pour les matériaux de la voie, comme pour le matériel roulant, le prix en est calculé d'après les dernières adjudications.

Il ne reste comme éléments variables que les prix de la main-d'œuvre, pose de la voie, travaux d'art ; ceux-ci ne représentent généralement qu'une fraction très minime du capital de la ligne et s'ils donnent lieu à un rabais, fût-il même considérable, il ne pourrait agir que dans une faible proportion sur l'ensemble de la dépense.

La différence entre le capital souscrit et la dépense formera, nous l'avons dit, une réserve qui sera appliquée aux travaux de parachèvement des lignes, aux extensions à faire dans la suite et aux améliorations qu'exige une bonne exploitation.

Les pouvoirs publics, en intervenant pour une part dans les frais d'établissement d'une ligne vicinale, n'accordent pas un subside qui nécessiterait la justification de la dépense réelle.

Ils souscrivent pour un certain nombre d'actions et deviennent, en conséquence, les associés de la Société Nationale.

Les annuités sont à payer sur le capital souscrit de même que les dividendes seront attribués sur ce même capital et non sur la dépense réelle.

La justification ne doit donc pas précéder la souscription des annuités, mais elle la suivra.

Après l'achèvement d'une ligne, la Société Nationale fera connaître à ses souscripteurs le coût de la ligne et la part du capital disponible.

Celle-ci sera productive, au crédit de l'entreprise, d'un intérêt sensiblement équivalent à la valeur de l'annuité; les souscripteurs seront donc désintéressés pour cet excédent.

S'il y a bénéfice, il viendra s'ajouter au dividende de chaque ligne.

Chaque année, à l'époque de la reddition des comptes, la Société Nationale fera connaître à ses actionnaires, pour chacune des lignes, les immobilisations nouvelles et partant la situation du capital.

Le contrôle à exercer par les administrations publiques sur l'emploi des fonds est donc entouré de toutes les garanties : de la justification, de la surveillance et de la publicité.

On nous demande enfin *comment les pouvoirs publics auront à porter à leur budget les premières annuités avant de connaître d'une manière certaine le produit de la ligne.*

A notre avis, ces annuités formeront une somme à porter au budget communal, en recettes et en dépenses.

Pendant la construction qui, généralement, ne prendra que quelques mois, la part de l'annuité sera à charge du capital de premier établissement; c'est l'intérêt intercalaire dont il a été parlé lors de la discussion de la loi.

Il paraît difficile d'agir autrement, la Société ne disposant des fonds qu'à mesure de l'avancement des travaux; il n'y a pas d'annuité, mais un simple compte d'intérêt.

Le résultat de l'exploitation ne sera connu qu'après une année complète. S'il y a insuffisance, la partie de l'annuité due par la commune sera mandatée par celle-ci sur ses fonds libres ou reportée au budget de l'exercice suivant. Toutefois nous devons nous réserver le droit, pour les lignes dont le rapport ne suffirait qu'à payer les frais d'exploitation, à exiger à l'échéance de l'annuité, un versement par provision.

Quand on connaîtra le résultat d'une année d'exploitation, les communes auront alors une règle tracée : elles inscriront à leur budget, en recette, le produit de l'année précédente.

L'époque transitoire ne s'étendra pas, dans la plupart des cas, au-delà d'un exercice.

Nous avons aujourd'hui l'expérience de nos premières lignes, dont les résultats sont favorables.

Nous espérons qu'il en sera de même pour les lignes que nous entreprendrons dans la suite, nous étant fait une règle de n'appuyer que les affaires présentant des chances de rémunérer le capital engagé.

Nous vous prions, Monsieur le Gouverneur, de bien vouloir communiquer la présente à la Députation permanente.

Vous apprécierez s'il n'y aurait pas utilité à faire connaître ces dispositions aux communes par la voie du *Mémorial administratif*.

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

LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

-Le Président,

Le Directeur,

LÉON DE BRUYN.

C. DE BURLET.



ANNEXE N° 2.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES
BILAN ARRÊTÉ AU

ACTIF

<i>Frais d'installation et d'organisation.</i>	Mobilier, instruments graphiques, cartes et bibliothèque	28,115 06	
	Frais d'installation	95,974 08	124,089 14
<i>Magasin général</i>			708,558 "
<i>Caisse de l'administration centrale</i>		795 58	
<i>Id. d'épargne et de retraite</i>		226 05	
<i>Portefeuille</i>	Obligations émises . 17,291,000 "		
	Id. non émises. 8,645,600 "		
	Cautionnements . 168,800 "	26,105,400 "	
<i>Comptes courants.</i>	Souscription d'actions restant à libérer 2,856,500 "		
	Débiteurs divers . 59,546 49	2,915,846 49	29,022,267 92
<i>Concessions, études et constructions.</i>	Anvers-Hoogstraeten	1,278,244 86	
	Ostende-Nieuport	666,595 55	
	Andenne-Eghezée	79,859 17	
	Frais d'études des lignes à construire.	49,158 37	2,073,655 73
		Fr.	51,928,550 79

Dressé à Bruxelles, le 31 décembre 1885.

Le Chef de la comptabilité,
O. LOOTENS.Le Directeur ff. de Directeur Général,
C. DE BURLET.

CHEMINS DE FER VICINAUX

31 DÉCEMBRE 1885

PASSIF

<i>Crédit alloué par le Gouvernement pour couvrir les frais d'installation et d'organisation (loi du 27 décembre 1884) : 300,000 francs.</i>		
Somme reçue à ce jour sur ce crédit		120,000 »
<i>Capital d'établissement des lignes.</i>	Anvers-Hoogstraeten	1,540,000 »
	Ostende-Nieuport	760,000 »
	Andenne-Eghezée	695,000 »
		2,995,000 »
<i>Obligations. Emprunt du 6 juillet 1885 autorisé par arrêté royal du même jour.</i>	166,666 obligations émises . . .	17,291,000 »
	83,334 id. non émises . . .	8,645,600 »
		25,936,600 »
<i>Société Générale pour favoriser l'industrie nationale</i>		2,165,400 90
<i>Comptes courants . . .</i>	Créditeurs divers . . . 804,347 12	
	Cautionnements . . . 177,974 10	
		682,321 22
		2,848,722 12
<i>Exploitation. Profits et pertes. A répartir ultérieurement.</i>	Anvers-Hoogstraeten	17,467 94
	Ostende-Nieuport	15,740 73
		31,208 67
		Fr. 31,928,530 79

Vu et arrêté par le Conseil d'administration, en séance du 8 avril 1886.

Les Administrateurs,

A. DUBOIS,

M. URBAN,

A. DU ROY DE BLICQUY.

Le Président,

LÉON DE BRUYN.

Le Vice-Président,

F. WELLENS.

ANNEXE N° 3.

RECETTES ET DÉPENSES DE L'EXPLOITATION.

(Exercice 1885.)

Ligne d'Anvers-Hoogstracten.			
RECETTES.	Voyageurs	51,064 »	52,063 10
	Bagages	518 »	
	Marchandises	481 10	
FRAIS D'EXPLOITATION.			
DÉPENSES.	Litt ^e A. Part fixe	14,451 91	31,707 66
	— B. Part variable	17,275 75	
	— C. Frais généraux d'administration centrale, 200 francs par an- kilomètre exploité	2,887 50	
		34,593 16	17,467 94
Ligne d'Ostende-Nieuport.			
RECETTES.	Voyageurs	35,721 60	35,762 65
	Bagages	29 65	
	Marchandises	11 40	
FRAIS D'EXPLOITATION.			
DÉPENSES.	Litt ^e A. Part fixe	7,064 21	20,041 92
	— B. Part variable	12,977 71	
	— C. Frais généraux d'administration centrale, 200 francs par an- kilomètre exploité	1,980 »	
		22,021 92	13,740 73
BÉNÉFICES DE L'EXPLOITATION.			31,208 67

ANNEXE N° 4.

État des concessions accordées à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux à la date du 31 mars 1886

INDICATION DES LIGNES.	LONGUEURS.	DATE de l'arrêté royal de concession.
Ostende-Nieuport	20 kil.	27 mars 1886.
Anvers-Hoogstraeten	58.5 —	—
Andenne-Eghezée	19.5 —	—
Melreux-Laroche	20 —	—
Poix-Saint-Hubert	6.2 —	—
TOTAL.	104 kil.	



ANNEXE N° 5.

Compte de l'État, à la date du 31 mars 1886, du chef de son intervention

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES LIGNES.	LONGUEUR.	CAPITAL SOUSCRIT.			
			MONTANT TOTAL.	PART D'INTERVENTION DE L'ÉTAT.		
				P. o/o.	MONTANT en capital.	MONTANT de l'annuité.
A, Construites.						
1	Anvers-Hoogstraeten	58.5	1,340,000	50	770,000	26,950
2	Ostende-Nieuport	20.0	760,000	25	190,000	6,650
B. En construction ou pour lesquelles l'intervention de l'État est promise.						
3	Andenne-Eghezée	19.3	693,000	35	252,000	8,120
4	Melreux-Laroche	20.0	780,000	25	195,000	6,825
5	Poix-Saint-Hubert	6.2	276,000	25	69,000	2,415
6	Oostmalle-Turnhout	15.2	608,000	25	152,000	5,320
7	Thielt-Aeltre	17.7	638,000	25	160,000	5,600
8	Nieuport-Furnes	11.0	416,000	25	104,000	3,640
9	Gand-Somergem	15.0	600,000	25	150,000	5,250
10	Ostende-Blankenberghe	20.0	800,000	25	200,000	7,000
11	Samson-Andenne	15.0	524,000	25	151,000	4,585
12	Malines-Iteghem	25.0	916,000	25	229,000	8,015

comme souscripteur d'actions de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

DATE de L'ARRÊTÉ ROYAL de CONCESSION.	DATE de L'ÉCHÉANCE de la PREMIÈRE ANNUITÉ.	MONTANT		Observations.
		des intérêts intercalaires à percevoir.	des dividendes.	
27 mars 1886.	30 juin 1886.	26,050	»	(1) La date de la mise en exploitation ne pouvant encore être déterminée, il n'est pas possible de fixer dès aujourd'hui l'échéance de la première annuité.
—	—	6,650	»	
—	30 juin 1887.	»	»	
—	—	»	»	
—	—	»	»	
10 avril 1886.	—	»	»	
»	—	»	»	
»	—	»	»	
»	—	»	»	
»	(1)	»	»	
»	(1)	»	»	
»	(1)	»	»	

Bruxelles, le 1^{er} mai 1886.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.

Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics,
Chevalier DE MOREAU.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
CHAPITRE I. — Organisation et installation de la Société Nationale	1
— II. — Exposé des actes de la Société.	4
— III. — Formation du capital des lignes	8
— IV. — Personnel de la Société Nationale	12
— V. — Lignes construites et en construction	14
— VI. — Lignes en exploitation	16
— VII. — Tarifs	21
— VIII. — Organisation financière. — Emprunt contracté avec la Société Générale	24
— IX. — Bilan	27
ANNEXES	30

