

(A)

(N° 122.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MARS 1857.

Cession et abandon, au profit de l'État, de tous les droits compétents à la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les statuts de la Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, avec leurs extensions, ont été modifiés il y a deux ans. Cette modification a été approuvée par l'arrêté royal du 29 octobre 1854.

Les changements opérés aux statuts primitifs consistent, entre autres, dans l'introduction de la clause suivante :

« L'exploitation de l'un ou de l'autre des chemins de fer (lignes de Namur à
» Liège et de Mons à Manage), objet de l'entreprise pourra, avec l'assentiment
» du Gouvernement, suivant le mode déterminé par l'art. 22, et pour tel terme
» que ce soit, même pour toute la durée de l'entreprise, être remise, à titre de
» location ou autrement, à un tiers chargé de remplir toutes les obligations résul-
» tant de la concession, moyennant le paiement d'une rente fixe à opérer, soit
» annuellement, soit de six en six mois, et avec faculté de déléguer ce paiement
» à tout porteur d'un titre d'emprunt, et ce, tant pour servir de garantie de paye-
» ment de l'intérêt du capital, que de son amortissement annuel. »

Ce texte est clair et formel.

L'assentiment du Gouvernement est requis pour que la Société Anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage puisse valablement céder à un tiers, à titre de location ou autrement, l'exploitation de ses lignes.

Aussi, lorsqu'au mois de janvier 1855, sous le ministère précédent, cette Société céda à bail à la compagnie française du Nord, sa ligne de Namur à Liège, eût-elle soin de solliciter l'assentiment du Gouvernement, assentiment qui lui fut accordé par l'arrêté royal du 31 janvier 1855.

On doit supposer même que c'était principalement en vue de cette location, déjà négociée, de la ligne de Namur à Liège, que le changement aux statuts avait été demandé et obtenu.

La Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage a voulu faire une nouvelle application de la disposition des statuts que nous avons citée. A la suite d'une négociation, à laquelle le Gouvernement est resté étranger, cette Société a conclu avec la compagnie française du chemin de fer du Nord, une convention, datée du 30 août dernier, par laquelle la première cède à bail à la seconde la ligne de Mons à Manage.

Le Gouvernement a été sollicité, sous la date du 13 octobre, de donner à cet acte du 30 août l'assentiment nécessaire pour qu'il pût sortir ses effets.

Usant du droit incontestable et incontesté qu'il puise dans l'article des statuts que nous avons rappelé, le Gouvernement a refusé cet assentiment.

Ce n'est pas sans de puissantes raisons qu'il s'est déterminé à en agir ainsi.

Déjà la compagnie française du Nord a repris successivement l'exploitation des lignes belges d'Erquelines à Charleroi et de Namur à Liège. Si elle avait pu s'approprier maintenant l'exploitation du chemin de fer de Mons à Manage, il était à prévoir que ce fait nouveau aurait eu pour conséquence probable de faire passer dans ses mains d'autres lignes encore, car celles-ci devaient se trouver plus ou moins dans sa dépendance.

En effet, les chemins de fer en construction, du Centre à Erquelines et de Mons à Hautmont, forment l'un et l'autre une jonction entre le chemin de Mons à Manage et la ligne française de Paris à la frontière belge par Saint-Quentin. La compagnie du Nord, une fois en possession du chemin de Mons à Manage, eut absorbé bientôt, cela était à prévoir, les deux tronçons du Centre à Erquelines et de Mons à Hautmont enclavés dans son exploitation et placés, par conséquent, vis-à-vis d'elle, dans une position plus ou moins dépendante.

D'un autre côté, le chemin de Manage à Wavre par Nivelles prolonge celui de Mons à Manage; la section déjà concédée, de Nivelles à Groenendael, continue la ligne jusqu'à ce point de Groenendael, où elle vient rejoindre le chemin de fer du Luxembourg, pour aboutir finalement à Bruxelles.

La concession du tronçon de Nivelles à Groenendael (21 kilomètres) n'a pas été mise à profit jusqu'ici, mais une demande pour la reprise de cette concession a été récemment introduite. Cette demande est actuellement soumise aux délibérations de la Chambre.

A Manage, les transports très-considérables, originaires du bassin du Centre, se trouvent en face d'une bifurcation, formée d'une part, par la ligne de l'État vers Braine-le-Comte et Bruxelles, d'autre part, par la ligne de Manage à Nivelles, laquelle va être complétée par la jonction de Nivelles à Groenendael, d'où l'on arrive à Bruxelles par un parcours de 10 kilomètres sur la voie exploitée du Luxembourg.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour se convaincre que cette dernière ligne présente une voie parallèle à celle de l'État de Manage à Bruxelles, par Braine; elle est même plus courte que celle-ci de 2 kilomètres.

Une compagnie exploitant le chemin de Mons à Manage, et pouvant exercer une influence marquée sur la direction à donner aux expéditions vers Bruxelles, soit par la voie de l'État, soit par la voie concédée de Nivelles et Groenendael, doit donc tenir dans sa dépendance cette dernière voie; et n'avons-nous pas raison de dire que, dans cette situation des choses, une fusion plus ou moins complète

des intérêts de la Compagnie du Nord, exploitant la ligne de Mons à Manage, et de ceux des concessionnaires de la ligne de Manage à Bruxelles, par Nivelles et Groenendael, devait être au moins très-probable?

Il est très-possible que la compagnie du Nord, en traitant du rachat de la concession du chemin de Mons à Manage, n'ait pas porté ses vues plus loin, et qu'il n'ait pas été dans sa pensée d'accaparer aussi les sections de Manage à Nivelles et de Nivelles à Groenendael, ainsi que les chemins de Mons à Hautmont et du Centre à Erquelines. Mais nous en avons dit assez, croyons-nous, pour démontrer que la reprise, par la Compagnie du Nord, du chemin de Mons à Manage, devait, par la force naturelle des choses, conduire nécessairement à l'absorption, dans un temps plus ou moins prochain, des autres lignes que nous avons indiquées.

Il reste à dire maintenant quelles pouvaient être les conséquences de la réalisation de cette éventualité, tout au moins probable.

Nous ne parlerons pas des inconvénients très-sérieux que pouvait avoir, au point de vue des intérêts généraux du pays, une extension trop grande de l'exploitation des chemins de fer belges par une compagnie étrangère très-puissante. Nous nous bornerons à envisager simplement la question, sous le rapport des intérêts spéciaux du chemin de fer de l'État que le Gouvernement avait à sauvegarder.

Nous avons à considérer :

- 1° Les transports du bassin du Centre, desservi par le chemin de Mons à Manage, dans la direction vers Bruxelles ;
- 2° Les mêmes transports dans la direction vers la France ;
- 3° Enfin, les transports internationaux de France en Belgique, soit de Paris à Bruxelles et *vice-versa*.

Transports dans la direction vers Bruxelles. — Nous avons vu qu'à Manage se présente une bifurcation : d'une part, la ligne de l'État, par Braine-le-Comte, d'autre part, la ligne de Manage à Nivelles, avec le prolongement projeté jusqu'à Groenendael, point de raccordement au chemin de Luxembourg à Bruxelles.

Cette dernière ligne est presque parallèle à l'autre, elle aura même deux kilomètres de moins.

Le chemin de fer de Mons à Manage est pour le chemin de l'État un affluent extrêmement important; c'est le plus considérable de tous; le développement de plus en plus grand de la production des charbonnages du Centre ne peut qu'accroître l'importance de cet affluent.

La recette obtenue par l'administration du chemin de fer de l'État, du chef des transports mixtes provenant de la ligne de Mons à Manage, a, en 1854, dépassé 1,050,000 francs.

En quatre ans, cette recette s'est successivement élevée de 647,000 francs, qu'elle était en 1851, à la somme de 1,050,000 francs que nous venons de renseigner comme produit de l'année 1854.

Il est vrai que cette recette a fléchi depuis; elle a été de 900,000 francs, en 1855, et elle est même descendue à 685,000 francs, en 1856.

Cette diminution, sensible, pour 1856, succédant à la progression constante observée jusqu'en 1855, peut s'expliquer, en partie, par ce fait que généralement les transports, ceux des charbons surtout, ont été moindres, en 1856, que pendant les autres années ; la douceur de la température y est pour beaucoup ; toutefois, on peut supposer qu'il faut l'attribuer aussi aux effets qui se sont sentis déjà de la concurrence du chemin concédé de Manage à Wavre.

Il est facile de comprendre que la Compagnie du Nord, une fois en possession de la ligne de Mons à Manage et maîtresse du prolongement par Nivelles et Gronendael, aurait eu intérêt à diriger les transports par cette dernière voie, plutôt que par celle de l'État ; le Gouvernement eût été impuissant à empêcher cette concurrence insolite et ruineuse ; le chemin de fer de l'État perdait ainsi, sinon la totalité, du moins la très-grande partie de la recette considérable que lui procure l'affluent du chemin de Mons à Manage.

Transports vers la France. — Si nous envisageons les transports effectués vers la France par le chemin de Mons à Manage, nous devons constater ce fait que, dans le cours de l'année dernière, une quantité de 150,000 tonnes de charbon ont été dirigées sur le bassin de Mons, où aboutit le chemin de Manage ; là, ces 150,000 tonnes ont été embarquées sur le canal de Condé et dirigées presque en totalité vers la France. Chaque tonne, en destination de la France, donne à l'État, pour péage sur le canal de Mons à Condé, 20 centimes, soit pour 150,000 tonnes, 30,000 francs.

C'était là encore une recette qui échappait à l'État, car la Compagnie du Nord, qui fait preuve d'une intelligence reconnue dans son exploitation, et qui sait que le secret des fortes recettes pour un chemin de fer réside surtout dans la quantité des transports, eût très-probablement fait le nécessaire pour attirer sur sa ligne d'Erquelines à Paris, par Saint-Quentin, les houilles amenées à Mons par le chemin de Manage. Il n'était point même besoin pour cela que la Compagnie du Nord fût d'abord en possession de la ligne de Mons à Hautmont, attendu que, d'après leur cahier des charges, les concessionnaires de ce dernier chemin sont tenus de transporter les houilles du Centre à Erquelines à un prix réduit déterminé.

La quantité de 150,000 tonnes de houilles du Centre, expédiées vers Paris, est aussi susceptible d'augmentation ; mais, sans tenir compte de cette probabilité et en se basant sur la situation actuelle, toujours est-il que l'État pouvait perdre, de ce chef, une somme de 30,000 francs par année, qui venait augmenter d'autant le préjudice prévu sur les transports dans la direction de Bruxelles, détournés à Manage.

Transports internationaux. — Si l'on considère maintenant que le chemin de Paris à Erquelines se joint, par les lignes en construction de Mons à Hautmont et du Centre à Erquelines, au chemin de Manage à Mons, et que celui-ci, par la construction de la section de Nivelles à Gronendael, va se prolonger lui-même jusqu'à Bruxelles, parallèlement à la ligne de l'État par Braine-le-Comte, on reconnaîtra que la Compagnie du Nord, en prenant à elle l'exploitation du chemin de Mons à Manage, qui devait vraisemblablement lui donner, tôt ou tard, l'ex-

exploitation des lignes de Mons à Hautmont, du Centre à Erquelines, de Manage à Nivelles et de Nivelles à Groenendael, s'assurait l'exploitation d'une voie de communication directe et continue entre Bruxelles et Paris, complètement indépendante de la ligne de l'État, si ce n'est, pour le cas du passage par la ligne de Mons à Hautmont, le parcours insignifiant de deux ou trois kilomètres à la traverse de Mons.

La Compagnie du Nord avait ainsi, dans sa main, l'exploitation, par la ligne la plus courte, et sans qu'il en revînt aucune recette à l'État, des transports entre Paris et Bruxelles.

Il n'est pas besoin d'insister sur les conséquences que devait avoir la réalisation d'une telle éventualité.

On objectera peut-être que le Gouvernement restait toujours le maître de maintenir les tarifs à un taux propre à garantir les intérêts de l'État; mais, à part cette considération que, pour le parcours sur le territoire français, le Gouvernement belge n'a pas d'action sur le règlement des taxes perçues, il est clair qu'il eût été très-difficile d'empêcher la Compagnie de baisser les tarifs, sur le parcours belge, autant qu'il le fallait pour attirer les transports sur ses lignes, attendu que cet abaissement devait profiter aussi, tant aux producteurs qu'aux consommateurs; dès lors, ne devait-on pas prévoir une concurrence ruineuse pour le chemin de fer de l'État?

Nous l'avons dit, il est très-possible que la Compagnie du Nord, en traitant de la reprise du chemin de Mons à Manage, n'ait pas porté ses vues aussi loin que nous l'avons fait; mais, si l'on ne peut contester la justesse des déductions possibles que nous avons tirées du fait de la reprise par la Compagnie du Nord du chemin de Mons à Manage, il faut admettre aussi que la force naturelle des choses devait, selon toute vraisemblance, conduire aux résultats que nous avons indiqués.

Après cela, quand il s'agit d'arrangements d'une durée de plus quatre-vingts ans, il convient d'être prudent et prévoyant.

Telles sont, Messieurs, les raisons qui ont déterminé le Gouvernement à refuser de sanctionner le contrat intervenu entre la Société du chemin de fer de Mons à Manage et la Compagnie du Nord.

J'ai la confiance que vous admettrez que ce refus était impérieusement commandé par l'intérêt public.

Toutefois, on ne peut méconnaître que le Gouvernement, en usant ainsi de son droit légitime et incontesté, froissait gravement les intérêts des actionnaires du chemin de fer de Mons à Manage, puisqu'il les privait du moyen de tirer le parti le plus avantageux pour eux de leur concession, et qu'il les obligeait à continuer l'exploitation onéreuse d'une ligne de chemin de fer trop restreinte pour être productive.

Aussi, le Gouvernement dût-il examiner avec bienveillance les propositions qui lui furent faites par la Société concessionnaire, pour qu'il reprît lui-même le chemin qu'il ne voulait pas consentir à voir passer dans les mains de la Compagnie du Nord.

Dans la pensée du Gouvernement, il n'était pas impossible de concilier, dans la circonstance, les exigences de l'intérêt public et les convenances particulières des actionnaires du chemin de Mons à Manage.

La proposition qui était faite au Gouvernement méritait d'autant plus de fixer son attention, que les conséquences que nous avons signalées pouvaient se produire, en dehors de la cession du chemin de Mons à Manage à la Compagnie du Nord, par une entente combinée entre les diverses sociétés concessionnaires.

En rachetant lui-même la concession de Mons à Manage, le Gouvernement obtenait trois grands avantages : il empêchait, sans nuire aux concessionnaires, l'extension, qui pouvait avoir ses dangers, de l'exploitation exagérée, en Belgique, d'une puissante compagnie étrangère; il détruisait à jamais la possibilité d'une fusion ou d'une coalition des sociétés concessionnaires, nuisible aux recettes du chemin de fer de l'État; il acquérait enfin une ligne ferrée, enclavée dans son exploitation, déjà productive par elle-même, et qui, dans ses mains surtout, est susceptible de donner des résultats meilleurs.

Il restait à examiner si cette combinaison était praticable, si elle était avantageuse à l'État. Le Gouvernement a reconnu qu'elle était à la fois praticable et avantageuse, et il espère que sa conviction sur ce point sera partagée par la Législature.

Le chemin de fer de Mons à Manage a une longueur de 28 kilomètres et, avec les embranchements qui s'y relie, il a un développement de 33 1/2 kilomètres. Il est établi à double voie; il a été bien construit et se trouve dans de bonnes conditions d'entretien. Sur un tiers du tronc principal, là où les transports sont les plus considérables, une des voies a été refaite avec des rails de 34 kilogrammes par mètre courant; le reste de la voie a des rails de 24 kilogrammes.

Les stations sont partout achevées, et le matériel roulant suffit à l'exploitation; il se compose de :

12 locomotives,
12 tenders,
24 voitures et fourgons pour voyageurs,
996 wagons à charbon,
et 10 — à frein.

Ce matériel est de bonne construction; seulement les voitures à voyageurs exigent des réparations plus ou moins considérables.

Il résulte des comptes rendus de la Société concessionnaire que la construction du chemin, des stations et dépendances, ainsi que l'achat du matériel, ont coûté au delà de 13 millions de francs.

Le chemin de Mons à Manage a donné une recette brute, en chiffres arrondis par milliers de francs :

En 1849, de	fr.	332,000
1850		650,000
1851		702,000
1852		755,000
1853		892,000

En 1854	1,071,000
1855	1,106,000
1856	1,031,000

On voit que, jusqu'en 1855, il y a eu progression constante. En présence du développement que prend l'extraction des charbons dans le bassin du Centre, il est permis de croire que cette progression n'est pas arrivée à son terme; s'il y a eu un temps d'arrêt en 1856, cela tient à des circonstances accidentelles, et il est connu que cette année a été peu favorable pour la généralité des exploitations de chemins de fer.

En 1855, le produit de la recette brute a été, comme nous venons de le dire, de fr. 1,106,000

Les frais d'exploitation ont été de 521,000

Ce qui laisse, pour la recette nette, une somme de fr. 585,000

et l'on sait que les frais d'exploitation ont été, en 1855, relativement très-élevés sur tous les chemins de fer, à cause du haut prix du coke, des huiles et des autres objets de consommation.

Pour l'année 1856, la recette brute a été de fr. 1,031,000

Les dépenses de 510,000

Ce qui laisse une recette nette de fr. 541,000

C'est, comparativement à l'exercice précédent, une diminution de 44,000 francs; mais nous le répétons, l'année 1856 a été mauvaise pour la généralité des chemins de fer, et plus particulièrement pour ceux qui trouvent le principal élément de leurs recettes dans le transport des charbons.

Il est hors de doute que l'exploitation du chemin de Mons à Manage, remise aux mains de l'État, serait moins onéreuse qu'elle ne l'est aux mains de la Société; que coûtera de plus, en frais généraux, à l'État, qui exploite déjà 735 kilomètres et qui a une administration montée, l'exploitation en plus de 33 kilomètres? Absolument rien.

La dépense de l'état-major de l'exploitation actuelle pourra être supprimée sans inconvénient. L'atelier spécial pour les grosses réparations pourra également être supprimé, ces grosses réparations devant être faites dans les ateliers existants de l'État. D'un autre côté, un emploi plus utile et surtout plus productif pourra être fait des douze locomotives et des mille wagons que possède la Société; de là nécessairement une économie très-notable dans les frais d'exploitation.

En même temps, par l'absorption de la ligne de Mons à Manage dans le réseau de l'État, le service sera rendu plus simple, plus facile, plus économique. Ce sont autant de considérations dont il importe de tenir compte.

Par le contrat conclu le 30 août dernier, entre la Société concessionnaire du chemin de Mons à Manage et la Compagnie française du Nord, la Compagnie du Nord s'engageait à payer, pour prix de la location du chemin et de ses dépendances et pour prix d'achat du matériel, pendant toute la durée de la concession, une annuité de 672,550 francs.

Elle s'engageait aussi à reprendre à leur valeur réelle fixée par estimation contradictoire, tous les objets de consommation en magasin au moment de la cession.

De plus, par un acte additionnel au contrat principal, elle prenait à sa charge, le droit de patente et le traitement du commissaire du Gouvernement près de la Société, qui représentaient ensemble une somme de plus de 16,000 francs, pendant toute la durée du bail, soit pendant quatre-vingt-quatre ans, et enfin elle s'obligeait à payer, à forfait, pour dépenses d'administration et autres frais, 24,500 francs pour chacune des années 1857 et 1858, et 10,000 francs pour chacune des cinq années suivantes, se réservant de restreindre ensuite cette dépense dans les limites qu'elle jugerait nécessaire pour l'expédition des affaires.

Par la convention, signée sous la date du 16 et du 17 février, et qui est soumise, Messieurs, à votre sanction, la Société concessionnaire de Mons à Manage, fait abandon à l'État belge de sa concession et lui cède l'ensemble de son matériel, moyennant une annuité de 672,550 francs, payable pendant la durée du temps que la concession avait encore à courir, soit pendant quatre-vingt-quatre ans.

Cette annuité est la même que celle qui avait été fixée dans le contrat principal passé avec la Compagnie du Nord, mais l'État belge se trouve exonéré de toutes les dépenses accessoires stipulées dans l'acte additionnel.

Il est convenu aussi que l'État reprendra, pour leur valeur réelle, les objets d'approvisionnement ayant le caractère de marchandises; quant à cette clause, elle n'a rien d'onéreux; peu importe, en effet, que le Gouvernement reprenne de la Compagnie, au prix du commerce, ou qu'il achète à d'autres, les objets de consommation nécessaires à l'exploitation.

Tel est, Messieurs, le prix auquel le Gouvernement est parvenu à négocier la reprise au profit de l'État, de la concession du chemin de Mons à Manage, et le rachat du matériel d'exploitation du chemin. Ce prix, mis en regard des avantages évidents que l'État retirera de l'opération, ne vous paraîtra pas, je l'espère, trop élevé.

Si la ligne de Mons à Manage avait pour la Compagnie du Nord une valeur considérable, on doit admettre que cette valeur n'est pas moindre pour l'État, puisque cette ligne se relie à notre chemin de fer par les deux bouts et qu'elle y est enclavée.

Toutefois, cette seule considération ne suffirait pas pour apprécier l'opération que le Gouvernement a faite en reprenant le chemin de Mons à Manage aux conditions stipulées dans la convention qui vous est soumise.

Pour juger si les avantages à résulter de cet acte sont en rapport avec la charge qu'il impose, il faut rappeler qu'en compensation du paiement de l'annuité de 672,550 francs, le Gouvernement obtient une garantie complète contre l'éventualité au moins probable d'une concurrence anormale très-pernicieuse au chemin de fer de l'État; il s'assure la conservation d'un affluent extrêmement important, qui a procuré, en un an, sur les transports dans la direction de Bruxelles, une recette de plus de 1,000,000 de francs; il évite en même temps la perte probable d'une recette de 50,000 francs sur les expéditions de charbons vers la France; il acquiert enfin la jouissance du produit propre du chemin de Mons à Manage, lequel, comme nous l'avons vu, a donné, en 1855, une recette nette de 585,000 francs, laquelle est susceptible d'accroissement par le double

effet de l'extension constante des exploitations charbonnières du bassin du Centre et de l'économie dans les frais d'exploitation, qui résultera nécessairement de la fusion de la ligne de Mons à Manage dans le réseau des chemins de fer de l'État.

Ajoutons enfin, et cette considération sera importante aux yeux de la Législature belge, que la convention conclue avec la Société de Mons à Manage, sauvegarde complètement le droit de propriété des actionnaires et des porteurs d'obligations de cette Société, et enlève, aux uns et aux autres, tout motif de plainte contre l'usage que le Gouvernement a fait de son droit, en refusant de sanctionner la cession faite à la Compagnie du Nord.

Aussi, le Gouvernement a-t-il la confiance, Messieurs, que la convention signée à Londres et à Bruxelles, le 16 et le 17 février, recevra votre approbation.

Les dépenses à faire pour remettre en parfait état le matériel d'exploitation et pour la réfection de la voie sont assez considérables; elles pourront s'élever de 1,300,000 à 1,400,000 francs; toutefois, les dépenses indispensables et urgentes ne dépassent pas 400,000 francs; il n'est point besoin de crédits nouveaux pour cet objet, et les dépenses pourront être couvertes sur les fonds qui sont à la disposition du Gouvernement. Quant aux dépenses d'exploitation sur la section de Mons à Manage, j'estime que les crédits qui figurent au budget pourront suffire à cette extension du service, sauf, peut-être, l'article concernant le salaire des surveillants et des gardes de la voie. S'il le faut, un crédit supplémentaire, qui ne saurait être considérable, pourra d'ailleurs être demandé pour cet objet spécial, à la fin de l'année.

On remarquera que, bien que la prise de possession de la ligne de Mons à Manage ne doive s'effectuer qu'après la promulgation de la loi sanctionnant la convention conclue, la rente doit prendre cours à partir du 1^{er} janvier de cette année, et que les recettes et les dépenses, à dater de ce jour, seront comptées à l'État. Des dispositions destinées à satisfaire à cette stipulation de la convention, font l'objet des art. 3 et 4 du projet de loi qui vous est soumis. C'est à la sollicitation des administrateurs de la Société, et sur leurs vives instances, que cette clause a été consentie; elle était nécessaire pour ne pas jeter le trouble dans les rapports de la direction avec les actionnaires, lesquels avaient compté sur la réalisation du traité conclu avec la Compagnie du Nord. Ce point, du reste, était tout à fait secondaire et ne présentait aucun inconvénient sérieux.

Les autres dispositions de la convention s'expliquent d'elles-mêmes et ne paraissent pas nécessiter une mention particulière.

Il me reste, Messieurs, à exprimer le vœu que la Chambre veuille bien s'occuper le plus tôt possible de l'examen du projet de loi ci-joint, que le Roi m'a chargé de lui présenter; la Société de Mons à Manage a passé avec ses fournisseurs des contrats qui arriveront à leur terme le 1^{er} avril prochain, et il est extrêmement désirable, pour que la marche du service ne subisse pas d'entraves, qu'avant cette époque, l'État puisse reprendre effectivement le service.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention, en date du 16 et du 17 février 1887, conclue entre le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'État belge, et la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions, portant cession et abandon, au profit de l'État belge, de tous les droits compétant à ladite Société anonyme sur la ligne de Mons à Manage, en vertu de la concession qui lui a été octroyée par arrêté royal du 20 juin 1848; cette cession et cet abandon comprenant le chemin de fer de Mons à Manage avec ses embranchements et dépendances ainsi que le matériel d'exploitation.

ART. 2.

Un crédit de six cent soixante-douze mille trois cent trente francs est ouvert à l'art. 23^{bis} du budget de la dette publique pour l'exercice 1887, sous la rubrique : « Rente annuelle » constituant le prix de cession du chemin de fer de Mons à Manage. »

ART. 3.

L'évaluation des produits du chemin de fer de l'État pour le même exercice est augmentée de un million cinquante mille francs.

ART. 4.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa promulgation.

Donné à Laeken, le 9 mars 1887.

LÉOPOLD,

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

MERCIER.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

CONVENTION.

Entre Monsieur le Ministre des Travaux Publics, stipulant pour et au nom de l'État belge, d'une part, et, d'autre part, la Société anonyme constituée à Bruxelles pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs embranchements et prolongements, en vertu d'un arrêté du 12 août 1843, sous le titre de *Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, avec leurs extensions* ; ladite Société anonyme représentée par MM. Georges Blagden, Frédéric John Sidney Parry et Alexandre Poppe, ses administrateurs, autorisés par leur conseil d'administration.

Les parties susdites et soussignées sont convenues des clauses et conditions suivantes :

ART. 1^{er}. La Société anonyme qualifiée ci-dessus cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits qui lui compètent sur la ligne de Mons à Manage, en vertu de la concession qui lui a été octroyée par arrêté royal en date du 20 juin 1843, de telle sorte que, quant à cette partie de sa concession, l'État se trouvera, par l'effet de la présente cession, subrogé à tous les droits de la prédite Société, pour en jouir à son profit exclusif, tout comme si la prédite concession avait pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Cette concession comprend :

A. Le chemin de fer qui s'étend de Mons à Manage, ainsi que l'embranchement qui se détache du tronc principal à la station de la Louvière, et se termine au viaduc de Bascoup, avec leurs stations et gares, leurs ouvrages d'art, leurs ateliers et magasins, le bassin établi à Mons avec son bureau, ses quais et ses voies de raccordement, en un mot, tous les établissements, constructions et ouvrages d'art qui en constituent les dépendances ;

B. Le matériel roulant, les outils, instruments et engins de toute espèce, le mobilier des stations et des bureaux, les billes et rails avec leurs accessoires qui se trouvent approvisionnés à la date des présentes, ainsi que tous autres approvisionnements, tels que les pièces de rechange et imprimés, pourvu que ceux-ci, par leur forme ou leur teneur, se trouvent définitivement affectés à l'exploitation de la ligne cédée ; et généralement tous les objets mobiliers ou meubles quelconques servant à l'exploitation de cette ligne, sans aucune exception ni réserve.

Il sera dressé du tout, contradictoirement et dans le délai de deux mois, à dater de l'approbation à donner aux présentes par la Législature, des états descriptifs et inventaires détaillés pour valoir de remise au Gouvernement qui, dès ce moment, pourra en jouir et disposer comme de chose à lui appartenante.

ART. 2. Il est déclaré dès à présent par la Société :

1^{re} Qu'elle a passé, à la date du 9 février 1853, une convention de tarifs avec la Compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont ;

2^o Qu'elle entend se réserver, pour les vendre, quand une autorisation du Gouvernement lui permettra de le faire, les excédants de terrains acquis au nom de l'État, et qui, à la suite du bornage contradictoire fait en exécution de l'art. 29 du cahier des charges du 19 juin 1843, seront reconnus par le Gouvernement ne pas faire partie du corps de la route ;

3^o Que l'exploitation de la ligne et du bassin ayant commencé le treize février mille huit cent cinquante et un, la concession expire le treize février dix-neuf cent quarante et un.

4^o Que des affaissements se produisent dans le sol sur une longueur ensemble de trois mille sept cent cinquante mètres au-dessus des concessions charbonnières de Bracquengnies, la Louvière, Sars-Longchamps, Haine-Saint-Pierre, Mariemont et Bascoup.

Bracquengnies rembourse régulièrement les dépenses résultant des affaissements du sol sur sa concession ; Bois-du-Luc a refait, à ses frais, le viaduc qui se trouve au-dessus de ses charbonnages : la Louvière est assignée pour indemniser la Compagnie des relèvements qu'il a fallu faire sur sa concession ; Mariemont a refusé, jusqu'à ce jour, de reconnaître que les tassements qui se produisent sur sa concession sont de son fait. Un relèvement des voies est maintenant nécessaire sur la concession de Haine-Saint-Pierre.

5^o Que la Compagnie possède, pour l'exploitation de la ligne, douze locomotives, savoir :

Quatre locomotives, avec une seule paire de roues motrices, pour voyageurs ;

Quatre locomotives à deux paires de roues couplées et cylindres intérieurs, de quatorze pouces de diamètre ;

Quatre locomotives à deux paires de roues couplées et cylindres intérieurs, de quinze pouces de diamètre ;

Douze tenders

Seize voitures

Huit fourgons

} sont affectés au service des voyageurs ;

Le matériel pour le transport des marchandises se compose de neuf cent quatre-vingt-seize wagons à charbon et dix wagons-freins.

En conséquence, l'État belge se trouvera, par l'effet de la cession stipulée à l'art. 1^{er}, substitué à tous les droits et à toutes les obligations qui peuvent résulter, pour la Société cédante, des faits et de la convention qui viennent d'être rappelés.

ART. 3. L'État belge entrera en jouissance du chemin de fer de Mons à Manage, ainsi que de tout ce qui fait partie de la cession, aussitôt après la promulgation de la loi qui doit sanctionner la présente convention.

ART. 4. A dater de son entrée en jouissance, l'État belge demeurera exclusivement chargé, pour son compte et à ses risques et périls, de l'exploitation du chemin de fer de Mons à Manage avec ses embranchements, et il en percevra tous les produits directs et indirects.

ART. 5. L'abandon et la cession, consentis par l'art. 1^{er} des présentes, a lieu à forfait, moyennant une rente annuelle et invariable, de six cent soixante-douze mille trois cent trente francs (fr. 672,350), qui constituera le prix de cession et qui sera payée à la société cédante, pendant toute la durée que devait avoir encore la concession du chemin de fer rétrocédé par les présentes.

Le paiement de la rente susdite s'effectuera en deux termes égaux, les 30 juin et 31 décembre de chaque année, entre les mains de la Société, qui en fera la répartition entre ses actionnaires.

La rente due par l'État ne sera payée entre les mains du représentant de la Société concessionnaire, que lorsque celui-ci aura prouvé, à la satisfaction du Gouvernement, que le paiement des sommes dues aux porteurs d'obligations, conformément aux stipulations de l'art. 5 des statuts de ladite Société, modifiés et approuvés par l'arrêté royal du 29 octobre 1854, a été assuré.

Moyennant le paiement de la rente annuelle qui vient d'être stipulée, l'État belge pourra disposer de tout ce que la cession comprend en immeubles et objets mobiliers, librement et sans charge aucune autres que celles qui résulteront de ses faits propres. En conséquence, la Société demeurera seule chargée de faire droit à toutes les réclamations qui auront pour cause un fait antérieur à la reprise de l'exploitation effectuée par l'État, à qui la Société promet, à cet égard, complète garantie, s'obligeant à le tenir parfaitement indemne de toutes condamnations auxquelles ces réclamations pourraient donner lieu à sa charge.

En sus de la rente stipulée ci-dessus, l'État belge s'oblige, immédiatement après son entrée en jouissance, à payer à la Société concessionnaire la valeur, d'après expertise ou évaluation contradictoire, de tous les objets approvisionnés par la Société, mais qui n'ayant pas été affectés définitivement et exclusivement au service de la ligne cédée, ont conservé le caractère de marchandises, tels que les huiles, les bois de chauffage, les planches, etc.; en conséquence, ces objets deviendront la propriété de l'État belge qui pourra en prendre possession en même temps que de la ligne cédée.

Le premier semestre de la rente de 672,350 francs prendra cours à partir du 1^{er} janvier 1857.

L'exploitation du chemin de fer de Mons à Manage, jusqu'au jour de la prise en possession par l'État, continuera à se faire par les soins de la Société concessionnaire. Celle-ci tiendra compte au Gouvernement du montant des recettes effectuées depuis le premier janvier, déduction faite des dépenses d'exploitation, lesquelles devront être justifiées à l'entière satisfaction du Gouvernement.

Toutefois, l'exploitation devant se continuer aux risques de la Société jusqu'au moment de la reprise réellement effectuée par l'État, il est bien entendu que toute perte, avarie, dommage ou accident qui seraient la conséquence de cette exploitation, demeureront à la charge exclusive de la Société.

ART. 6. La présente convention est conclue sous réserve de l'approbation de la Législature.

Elle ne sera soumise aux Chambres législatives qu'après avoir été ratifiée préalablement par l'assemblée générale de la Société, convoquée conformément à l'art. 44 des statuts.

Art. 7. Le droit d'enregistrement auquel les présentes pourront donner lieu est fixé à un franc et soixante-dix centimes en principal.

Bruxelles et Londres, le 16 et le 17 février 1857.

(Signé) A. DUMON.

(Signé) G. BLAGDEN.

F. J. S. PARBY.

A. POPPE.

Le Secrétaire,

W. MOATES.

