

Chambre des Représentants.

(SESSION DE 1876-1877.)

Convention conclue, le 1^{er} juin 1877, entre le Gouvernement belge et la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi du 25 avril-3 juin 1870) ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La convention du 25 avril 1870 fut, de la part de la Compagnie des bassins houillers du Hainaut, une témérité. Les rôles naturels des contractants y semblent intervertis. Une compagnie financière, limitée dans ses ressources, sacrifiait le présent à l'avenir. L'État se préoccupait avant tout du présent.

Quelques mois à peine s'étaient écoulés depuis la signature du traité, que la Compagnie se voyait obligée de solliciter du Gouvernement le règlement en titres de rentes, immédiatement négociables, du matériel de transport que l'article 10 du contrat autorisait l'État à payer, soit au comptant, soit au moyen d'une annuité fixe de 4 1/2 p. % pendant 70 ans.

La loi du 25 février 1871, en accueillant cette demande pour le matériel appartenant en propre à la Société des bassins houillers, mit à sa disposition une somme d'environ 15 millions de francs.

Les trois millions d'avances à faire par la Société en vertu de l'article 5 du contrat, pour le complément des installations sur les lignes cédées, lui furent remboursés de la même façon.

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 168.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. BOUCQUÉAU, ALEXANDRE JAMAR, NOTHOMB, MONCHEUR, JACOBS et VANDER DONCKT.

Le 25 août 1875 la Compagnie des bassins houillers du Hainaut, usant du droit que lui conférait l'article 37 de la convention du 25 avril 1870, constitua une société spéciale pour poursuivre l'exécution de cette convention. A part les cautionnements faits et une somme de 5 millions payée à l'État en exécution de l'article 50, toutes les charges de la convention du 25 avril étaient assumées par la Société anonyme de construction de chemins de fer; elle ne recevait, comme contre-valeur, qu'un capital nominal de 155,000 francs par kilomètre en titres 4 p. % de la caisse d'annuités, représentant fr. 5,565-05 d'annuités fixes; le surplus de la part fixe et toute la part variable restaient à la Compagnie des bassins houillers comme prix du contrat d'entreprise qu'elle apportait.

Plus tard, le 11 mars 1874, tous ou presque tous les avantages du contrat de 1870 furent transférés à la Société de construction, mais celle-ci dut payer ou s'engager à payer, en échange, trente millions de francs à la Compagnie des bassins houillers et à la Banque de Belgique, détenteurs de la part variable et du surplus de la part fixe.

Il fut expliqué à ce moment que la Société de construction n'était pas propriétaire des cautionnements dont le *bénéfice* lui avait été apporté le 25 août 1875; les cinq millions de paiements faits à l'État furent remboursés aux bassins houillers; le contrat nu forme la contre-valeur des trente millions de charges.

Le capital-actions de la Société de construction n'était que de 25,100,000 francs, y compris la réserve formée dès l'origine, et son contrat lui en coûtait 30!

Commencée dans ces conditions désastreuses, son œuvre ne pouvait bien finir.

La situation précaire de la Banque de Belgique, banquier de l'entreprise, vint aggraver encore les difficultés de la situation.

La loi du 25 mars 1876 autorisa le Gouvernement à viser, sous certaines conditions, les titres représentatifs de l'annuité fixe avant la réception des lignes, mais seulement à concurrence d'une partie des travaux faits et des matériaux approvisionnés.

Cette mesure provisoire, dont les effets ne peuvent se prolonger au delà du 1^{er} mai 1878, valut à la Société de construction l'appui d'un consortium de banquiers, en attendant qu'un accord entre les nombreux intéressés et le Gouvernement permit de faire subir au partage de recettes, établi par la convention du 25 avril 1870, une transformation radicale.

Ces longues négociations viennent d'aboutir. La convention du 1^{er} juin 1877, soumise à notre appréciation, en contient le résultat.

Les pouvoirs publics n'ont pas pour mission de panser les blessures financières des spéculateurs malheureux.

Tel n'est ni l'objet unique, ni même l'objet principal de la convention soumise à l'approbation des Chambres.

Sans doute, elle aura pour effet de sauvegarder une partie du patrimoine d'un grand nombre de personnes, et ce résultat ne peut nous laisser indifférents; mais son but essentiel, celui qui justifie notre intervention, c'est le double profit qu'en doit retirer la chose publique: profit industriel par

l'exécution de nombreux chemins de fer en souffrance et désormais assurée ; profit financier résultant de la substitution d'une annuité fixe à la part variable, annuité fixe inférieure, en moyenne, à ce qu'aurait vraisemblablement été la part de recette brute attribuée par la convention du 25 avril 1870 à la Compagnie des bassins houillers du Hainaut.

Nous disons que cette annuité sera, en moyenne, moindre, sans qu'il nous soit possible de déterminer en quelle mesure.

La progression de la recette brute des lignes, seul élément à considérer, ne peut être déterminée avec exactitude. C'est le secret de l'avenir. L'expérience du passé permet néanmoins de se faire une idée plus ou moins approximative de la progression kilométrique que suivront les recettes brutes du réseau cédé, progression décroissante pendant une série d'années, suivie d'un relèvement progressif.

Les fonctionnaires les plus éminents de l'administration des chemins de fer de l'État ont été consultés par le Gouvernement, et l'ont aidé à faire la part des éventualités fâcheuses aussi large que le commandait la prudence tempérée par l'équité.

L'article 48 de la convention du 25 avril 1870 réservait à l'État le droit de convertir, à toute époque, la part revenant à la Compagnie des bassins houillers en une annuité fixe qui se serait augmentée de 500 francs par année et par kilomètre, jusqu'à ce que le chiffre kilométrique maximum de 13,000 francs fût atteint. On voit combien les faits constatés depuis lors ont dû être défavorables pour que la Société de construction se contente aujourd'hui, en prenant pour point de départ la moyenne des deux années 1874 et 1875, d'une progression de 160 francs par an, avec un maximum de 11,000 francs par kilomètre.

Et même pour que l'État pût accorder à la Société cette part de recette, il a fallu qu'il modifiât la convention du 25 avril 1870 en deux points fondamentaux : la suppression des parcours communs et des lignes les moins fructueuses.

De ce double chef, deux cents kilomètres sont supprimés et remplacés par soixante-cinq kilomètres nouveaux.

L'importance capitale de cette double modification porte à croire que, faute d'entente sur ces deux points, l'annuité fixe qu'eût pu offrir l'État eût été si réduite qu'une catastrophe de la Société de construction et des nombreux intérêts groupés autour d'elle eût été inévitable.

Le profit industriel de la convention du 1^{er} juin n'est pas moins considérable que le profit financier.

Sans doute il n'eût pas été impossible de déclarer la Société de construction en faillite, de mettre son entreprise en vente publique et de l'adjuger à un concessionnaire sérieux. Les lignes concédées se seraient construites, mais au prix de quels retards, de quelles ruines et de quelles difficultés nouvelles ?

On a pu craindre un moment que la multiplicité des adhésions à obtenir ne fût un obstacle insurmontable. On ne s'est pas découragé, et jusqu'ici l'événement semble justifier les espérances de ceux qui ont entrepris cette œuvre laborieuse.

Il a fallu réunir l'adhésion de quatre catégories d'intéressés :

1° La Société de construction, substituée aux droits conférés par la convention du 25 avril 1870 à la Compagnie des bassins houillers du Hainaut. Elle est partie contractante à la convention du 1^{er} juin 1877.

2° Les Sociétés de chemin de fer dont les lignes, affermées primitivement par les bassins houillers, sont, depuis le 1^{er} janvier 1871 et en vertu de la convention du 25 avril 1870, exploitées par l'État. (Art. 43, convention du 1^{er} juin 1877).

3° Les obligataires de ces Sociétés, en faveur desquels la convention du 25 février 1871 a constitué des gages et qui, comme créanciers-gagistes, doivent consentir à ce que l'objet de ces gages, modifié par la convention du 1^{er} juin 1877, serve à rembourser leurs créances (art. 42).

4° La Banque de Belgique, cessionnaire de la part variable en vertu d'un contrat régulier de cession, en date du 16 juin 1871, dûment signifié à l'État. Par ce contrat, la Banque de Belgique a pris, envers les bassins houillers, l'engagement de leur remettre, pour chaque kilomètre construit et livré à l'État, 1,560 titres créés par la Banque sous la dénomination d'*annuités variables*, sauf à en déposer une fraction au Trésor, en représentation des délégations consenties en faveur des obligataires du Centre, Hainaut-Flandres, Braine-Courtrai, Tamines-Landen et Ouest de la Belgique.

La Société de construction a reçu, par contrat du 11 mars 1874, apport de toutes ces annuités variables, les unes libres, les autres grevées des droits de gage indiqués plus haut.

La Banque de Belgique est restée propriétaire de la part variable due par l'État; elle s'est bornée à émettre des titres dont les porteurs ont droit de toucher chez elle une somme égale à $\frac{1}{1600}$ de ce qu'elle-même touche de l'État comme part variable dans la recette brute d'un des kilomètres de chemin de fer régis par la convention du 25 avril 1870. Les possesseurs d'annuités variables n'ont aucun droit direct contre l'État. A plus forte raison en est-il ainsi des porteurs de certificats de 500 francs, rapportant fr. 22 50 c^s, émis par la Banque de Belgique, et remis à ceux qui ont jugé bon d'accepter l'offre qui leur était faite d'échanger cinq annuités variables, plus une soule de 65 francs, contre un de ces certificats.

La Banque de Belgique adhère donc à la convention pour la totalité de la part variable (art. 33 § final); c'est à elle de se mettre en règle vis-à-vis des porteurs de titres émis par elle : annuités variables et certificats. Elle n'a pas assumé la responsabilité qu'entraîne son adhésion, sans avoir cherché à se dégager préalablement d'une partie de ces engagements.

Les annuités variables l'ont moins préoccupée que les certificats.

Elle en a créé 1,249,192.

629,500 sont déposées au Trésor comme gage des obligataires; leur sort dépend de l'adhésion de ceux-ci.

480,000 sont rentrées dans les caisses de la Banque en échange des certificats.

139,892 seulement se trouvent entre les mains du public.

Il paraît vraisemblable que tous les possesseurs d'annuités variables se prêteront à l'échange de leurs titres. Leur revenu n'a été que de 89 centimes en 1876: il décroîtra d'année en année, peut-être jusqu'à zéro; de pareils titres sont à peu près irréalisables. Les compensations de l'avenir, très-sérieuses pour l'État, cause déterminante de son consentement à la combinaison, ne sont pas appréciées par les rentiers. Ils se déferont avec plus d'avantage de titres à revenu certain, rapportant, dès 1877, 1 fr. 50 c^s et même 2 fr. 50 c^s, moyennant le versement d'une soulte représentant l'écart entre ce revenu et le revenu moindre des dix premières années. (Art. 37 de la convention.)

L'adhésion de tous les porteurs de certificats est plus douteuse.

La Banque de Belgique offre de leur restituer, en échange du certificat, la soulte de 65 francs et cinq annuités variables, consolidées conformément à la convention du 1^{er} juin 1877.

La plupart des porteurs se sont prêtés à cette résiliation du contrat. Un bon nombre n'ont pas jusqu'ici répondu aux propositions de la Banque.

Les abstentions peuvent se subdiviser en deux catégories: celle des négligents, qu'il est difficile de tirer de leur torpeur; celle des habiles, qui spéculent sur la situation meilleure que fera à la Banque de Belgique l'adhésion de la plupart de ses créanciers.

Aucune de ces deux catégories ne songe à critiquer la convention du 1^{er} juin 1877. Mais la seconde aime mieux rester créancière de 22 fr. 50 c^s de rente sur la Banque de Belgique que d'obtenir 10 fr. 80 c^s de rente sur la caisse d'annuités, plus 2 fr. 60 c^s sur la Banque de Belgique.

Sauvée d'un désastre par l'adhésion de la majorité des porteurs de certificats, la Banque de Belgique, se disent les autres, deviendra probablement un bon débiteur pour nous.

Le calcul qui les rassure devrait à plus forte raison rassurer l'État, s'il pouvait exister un doute sérieux au sujet du droit de la Banque de Belgique d'adhérer à la convention du 1^{er} juin pour toute la part variable.

L'adhésion de la Société de construction résulte de la signature du contrat; celles des Sociétés de Hainaut-Flandres, Braine-le-Comte à Courtrai, Tamines-Landen, Ouest de la Belgique et Centre ont été obtenues; les Compagnies de Frameries-Chimay et de Manage-Piéton sont dissoutes; Baume-Marchiennes se confond avec le Centre.

L'article 42 ne mentionne pas l'une des Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'État en vertu de la convention du 25 avril 1870: la ceinture de Charleroi. Cette Compagnie est dissoute comme Frameries-Chimay et Manage-Piéton; de plus, toutes ses obligations sont retirées de la circulation; il n'y avait donc plus à s'en occuper.

Par contre, l'article mentionne la Jonction de l'Est, dont l'adhésion n'a pas été obtenue jusqu'ici. Au premier abord, cette adhésion semble peu utile; la convention du 1^{er} juin 1877 ne diffère pas de celle du 25 avril 1870, au point de vue de la Jonction de l'Est. Le 5 mai 1875, l'assemblée générale de cette Compagnie a approuvé la convention du 25 avril 1870, moyennant que l'État conserve comme gage, au profit des obligataires, en titres 4 % de la caisse

d'annuités, un capital de 1000 francs par obligation de la première série et de 320 francs par obligation des deuxième et troisième émissions. C'est précisément ce que la Société de construction, d'accord avec l'État, offre aujourd'hui aux obligataires de la Jonction de l'Est en échange de leurs titres. On conçoit donc peu la nécessité d'une approbation spéciale accordée par la Jonction de l'Est à la convention du 1^{er} juin 1877.

Mais il est de notoriété publique que certains actionnaires de cette Société se proposent de mettre en question la convention même du 25 avril 1870, malgré l'assemblée générale du 5 mai 1873 qu'ils taxent d'illégale, malgré la perception régulière, de 1874 à 1876, du revenu de 4 francs par action que les bassins houillers leur ont garanti dans le but d'obtenir cette approbation.

La faillite des bassins houillers, qui prive de tout revenu les actionnaires de la Jonction de l'Est, les pousse à réclamer la reprise de l'exploitation de la ligne de Manage à Wavre.

Cette reprise par la Compagnie, si tel pouvait être son droit, vaudrait-elle à ses actions un revenu quelconque? C'est au moins douteux; par contre, le sort favorable fait aux obligataires, ensuite des conventions des 25 avril 1870 et 1^{er} juin 1877, pourrait se trouver compromis par une telle mesure.

Les obligataires et la Société de construction, qui va devenir propriétaire de la plupart de ces obligations, auront à débattre leurs droits avec les actionnaires.

Le risque qui en résulte n'est pas de nature à arrêter toute la combinaison en cours, mais il imposait au Gouvernement l'obligation de se faire garantir par la Société de construction contre toute éventualité fâcheuse. Il s'est fait promettre par elle l'adhésion de la Jonction de l'Est. Si la Société de construction ne parvient pas à la lui apporter, si la Jonction de l'Est est en droit de reprendre l'exploitation de la ligne de Manage à Wavre, l'obligation de la Société de construction se résoudra en dommages-intérêts, comme toute obligation de faire en cas d'inexécution (art. 1142 du Code civil).

Restent les obligataires des Compagnies de chemins de fer qui jouissent, en vertu de la convention du 25 février 1871, d'un droit de gage sur des annuités fixes et variables, déposées et à déposer au Trésor public.

Le tableau suivant donne, pour chaque catégorie d'obligations, la quantité des titres en circulation ainsi que le nombre de ceux qui, au 14 juin, ont été déposés à la Banque Nationale pour accepter les offres de remboursement que la convention du 1^{er} juin 1877 a permis à la Société de construction de leur faire.

Échange des obligations des Sociétés. — Situation au 14 juin, soir.

NATURE DES TITRES.	NOMBRE D'OBLIGATIONS							Observations.
	en circulation.	sorties aux tirages et remboursables.	RESTE.	présentées à l'échange.	adhésions données par écrit.	NON PRÉSENTÉES		
						sonnat.	pour cent.	
Centre	81,256	652	80,604	70,716	66	9,822	12.18	Pour les journées des 12, 13 et 14 juin, les renseignements de trois agences manquent. (Termonde, Saint-Nicolas et Philippville.)
Hainaut-Flandres 3%	84,096	552	83,544	74,510	57	8,977	10.74	
— — 2 1/2%	45,080	512	44,768	54,662	395	0,713	21.60	
Tamines-Landen.	44,850	243	44,585	40,155	142	4,290	9.62	
Ouest de Belgique (1 ^{re} série).	48,931	205	48,726	42,296	201	6,229	12.78	
Braine à Courtrai	15,054	41	15,013	12,545	50	1,058	7.62	
Baume-Marchienne.	10,970	48	10,951	8,458	50	2,445	22.34	
Frameries-Chimay	5,455	4	5,451	5,588	"	1,845	55.94	
Manège-Piéton	5,509	15	5,584	2,720	"	664	19.62	
Jonction Est 3%	5,682	20	5,662	4,716	17	920	16.41	
— 4%	3,028	77	3,551	2,832	14	705	10.85	
TOTAUX.	546,970	2,171	544,799	297,176	970	46,655	15.53	

D'après l'article 42 de la convention qui nous est soumise, la Société de construction devait justifier avant le 15 juin de l'acceptation par ces intéressés du remboursement qu'elle offre de leur faire, et qui doit être effectué dans les deux mois à partir de la date de la loi portant approbation de la convention.

Le Gouvernement s'est réservé le droit de retenir les sécurités que le défaut de certaines adhésions lui ferait juger nécessaires.

Il est probable que les adhésions vont continuer à se produire, bien que le terme indiqué soit expiré. Ce n'est donc qu'au dernier moment que le Gouvernement appréciera, sous sa responsabilité, si le nombre des abstentions est assez considérable pour paralyser toute l'entreprise et le déterminer à retirer le projet.

Nous nous plaçons à croire qu'il n'en sera pas ainsi.

Sauf la première section, qui n'a pas émis de vote sur le projet de loi, toutes les sections de la Chambre lui ont fait un accueil favorable.

La section centrale a puisé dans leurs procès-verbaux le texte de la plupart des questions qu'elle a posées au Gouvernement, et que nous reproduisons ci-dessous avec les réponses qui y ont été faites :

I.

QUESTION. — Quelle sera la somme annuelle à payer par l'État en vertu du § 2 de l'article 33, mise en regard de celle que l'État aurait à payer si la convention du 25 avril 1870 n'était pas modifiée et dans l'hypothèse où les recettes brutes seraient conformes aux prévisions de l'Exposé des motifs?

RÉPONSE. — Voici quelle serait la somme due pour chaque kilomètre exploité, dans les deux hypothèses, SAVOIR :

ANNÉES.	PAR APPLICATION DE L'ART. 33 DE LA CONVENTION DU 1 ^{er} JUIN 1877.			EN VERTU DE L'ART. 44 DE LA CONVENTION DU 2 ^e AVRIL 1870.		
	1 ^{er} prélèvement fixe.	ANNUITÉ VARIABLE.	TOTAL.	1 ^{er} prélèvement fixe.	ANNUITÉ VARIABLE.	TOTAL.
1877	fr 7,000	fr. fr 1,000 × 1 50 = 2,400	fr. 9,400	fr. 7,000	francs. 1,000 × 0 75 = 1,200 "	francs. 8,200 "
1878	"	" × 1 60 = 2,560	9,560	"	— × 0 60 = 960 "	7,960 "
1879	"	" × 1 70 = 2,720	9,720	"	— × 0 45 = 720 "	7,720 "
1880	"	" × 1 80 = 2,880	9,880	"	— × 0 50 = 480 "	7,480 "
1881	"	" × 1 90 = 3,040	10,040	"	— × 0 15 = 240 "	7,240 "
1882	"	" × 2 00 = 3,200	10,200	"	— × " = "	7,000 "
1883	"	" × 2 10 = 3,360	10,360	"	— × 0 10 ⁶⁰ = 266 66	7,266 66
1884	"	" × 2 20 = 3,520	10,520	"	— × 0 35 ³⁵ = 355 55	7,555 55
1885	"	" × 2 30 = 3,680	10,680	"	— × 0 50 = 800 "	7,800 "
1886	"	" × 2 40 = 3,840	10,840	"	— × 0 66 ⁶⁶ = 1,066 66	8,066 66
1887	"	" × 2 50 = 4,000	11,000	"	— × 0 85 ⁵⁵ = 1,555 55	8,555 55
1888				"	— × 1 " = 1,600 "	8,600 "
1889		Jusqu'à la fin des concessions.		"	— × 1 10 ⁶⁶ = 1,866 66	8,866 66
1890				"	— × 1 35 ³⁵ = 2,155 55	9,155 55
1891				"	— × 1 50 = 2,400 "	9,400 "
1892				"	— × 1 66 ⁶⁶ = 2,666 66	9,666 66
1893				"	— × 1 85 ³⁵ = 2,955 55	9,955 55
1894				"	— × 2 " = 3,200 "	10,200 "
1895				"	— × 2 10 ⁶⁶ = 3,466 66	10,466 66
1896				"	— × 2 35 ³⁵ = 3,755 55	10,755 55
1897				"	— × 2 50 = 4,000 "	11,000 "
1898				"	— × 2 66 ⁶⁶ = 4,266 66	11,266 66
1899				"	— × 2 85 ³⁵ = 4,555 55	11,555 55
1900				"	— × 3 " = 4,800 "	11,800 "
1901				"	— × 3 10 ⁶⁶ = 5,066 66	12,066 66
1902				"	— × 3 35 ³⁵ = 5,355 55	12,355 55
1903				"	— × 3 50 = 5,600 "	12,600 "
1904				"	— × 3 66 ⁶⁶ = 5,866 66	12,866 66
1905				"	— × 3 85 ³⁵ = 6,155 55	13,155 55
1906				"	— × 4 " = 6,400 "	13,400 "
1907				"	— × 4 10 ⁶⁶ = 6,666 66	13,666 66
1908				"	— × 4 35 ³⁵ = 6,955 55	13,955 55
1909				"	— × 4 50 = 7,200 "	14,200 "
1910				"	— × 4 66 ⁶⁶ = 7,466 66	14,466 66
1911				"	— × 4 85 ³⁵ = 7,755 55	14,755 55
1912				"	— × 5 " = 8,000 "	15,000 "

Jusqu'à la fin des concessions.

II.

QUESTION. — Le Gouvernement s'est-il assuré de la solvabilité et de la vitalité de la Compagnie avec laquelle il traite?

RÉPONSE. — Débarrassée de la charge de compléter les gages constitués en faveur des obligations dont il s'agit à l'article 42, il ne semble pas douteux qu'elle sera à même de mener l'exécution de ses lignes à bonne fin.

III.

QUESTION. — Sur quoi le Gouvernement s'est-il basé pour admettre comme probable la progression de l'annuité variable renseignée à la page 8 de l'Exposé des motifs.

RÉPONSE. — Ainsi que cela est dit dans l'Exposé des motifs, il est très-difficile, il serait plus exact de dire qu'il est impossible, de se rendre compte des produits probables pendant une longue période, d'un réseau dont les deux tiers sont à peine construits, et qui vient s'enchevêtrer partout dans le réseau des chemins fer belges.

Le Gouvernement ne saurait donc produire aucun calcul à l'appui de la base qu'il a admise.

Cette base a été vivement critiquée. On a soutenu, non sans raison peut-être, que la progression réelle sera plus élevée. Mais on semble avoir oublié que celui qui veut se mettre à l'abri des chances défavorables de l'avenir ne peut pas réclamer le bénéfice intégral de ses chances favorables.

Le Gouvernement croit que la progression qu'il a admise garantit les intérêts au Trésor, et qu'elle tient compte, dans une mesure équitable, des intérêts de la Société contractante.

IV.

QUESTION. — Quelle somme a été payée par l'État, en 1875, sur les lignes exploitées à cette époque, et quelle sera celle que devra payer l'État en vertu du projet de loi actuel en 1877?

RÉPONSE. — La recette brute réalisée en 1876 sur le réseau cédé est de fr. 15,217,291 75.

En tenant compte de la longueur des lignes et de la date à partir de laquelle elles sont exploitées, cette somme a été partagée comme il suit :

A. — Prélèvement de 18,000 francs par kilomètre.

Du 1 ^{er} janvier au 19 mars inclusivement sur 700,653 mètres exploités	fr.	2,746,107 72
Du 20 mars au 31 mai sur 710,444 ^m		2,545,847 87
Du 1 ^{er} juin au 6 août sur 727,650 ^m		2,594,137 40
Du 7 août au 14 septembre sur 741,444 ^m		1,415,545 96
Du 15 septembre au 19 septembre sur 741,641 ^m		185,410 26
Du 20 septembre au 21 septembre sur 765,624 ^m		76,562 40
Du 22 septembre au 14 novembre sur 766,271 ^m		2,050,618 16
Du 15 novembre au 31 décembre sur 770,167 ^m		1,771,384 09
ENSEMBLE	fr.	<u>13,163,213 86</u>

Part de l'État (11,000 francs par kilomètre) fr.	8,044,186 26
Id. des cessionnaires des bassins houillers (7,000 francs par kilomètre)	5,119,027 60
	<hr/>
TOTAL ÉGAL	13,163,213 86

B. — *Produit excédant 18,000 francs par kilomètre.*

Recette brute totale fr.	15,217,291 75
Prélèvement de 18,000 francs par kilomètre	13,163,213 86
	<hr/>
Excédant à partager par moitié fr.	2,054,077 89
	<hr/>
Part de l'État	1,027,038 94
Id. des cessionnaires des bassins houillers	1,027,038 95
	<hr/>

C. — *Résultat.*

Part de l'État dans le premier prélèvement fr.	8,044,186 26	
Part dans le deuxième prélèvement	1,027,038 94	
	<hr/>	9,071,225 20
Part des cessionnaires des bassins houillers dans le premier prélèvement fr.	5,119,027 60	
Part des cessionnaires des bassins houillers dans le deuxième prélèvement	1,027,038 95	
	<hr/>	6,146,066 55

En admettant pour 1877 un même nombre de kilomètres et une même durée d'exploitation, l'État aurait à payer, d'après la convention nouvelle, à raison de 9,400 francs par kilomètre (7,000 + 2,400), la somme de fr. 6,828,845 50, le tout calculé conformément à l'article 50 de la convention du 1^{er} juin 1877.

L'application de la convention nouvelle conduit donc à une augmentation de charges de fr. 682,778 95 (6,828,845 50 — 6,146,066 55).

Mais si le Trésor consent au début pareil sacrifice, il s'assure, par contre, une situation meilleure pour l'avenir, en limitant à 4,000 francs la part kilométrique qui, sous le régime de la convention du 25 avril 1870, pouvait s'élever au chiffre de 8,000 francs. Il y a là une compensation dont il est tenu compte dans la consolidation de la part variable.

V.

QUESTION. — Parmi les Compagnies de chemins de fer énumérées aux articles 42 et 43, quelles sont celles dont on a obtenu l'adhésion à la convention?

RÉPONSE. — La Société de construction a demandé et obtenu l'adhésion des Sociétés ci-après :

Ouest de la Belgique.
Hainaut et Flandres.
Braine-le-Comte à Courtrai.
Tamines à Landen.

Elle doit obtenir encore l'adhésion de la Société de la Jonction de l'Est (art. 43 de la Convention).

VI.

QUESTION. — Juge-t-on inutile l'adhésion des autres Compagnies dont les lignes sont exploitées par l'État en vertu de la convention du 25 avril 1870.

RÉPONSE. — Ces Compagnies sont les suivantes :

Baume à Marchiennes.
Frameries à Chimay et ses extensions.
Manage à Piéton.

La première de ces Sociétés a été fusionnée avec celle du Centre, qui a adhéré.

Les deux autres sont dissoutes

VII.

QUESTION. — Demande-t-on l'adhésion d'obligataires d'autres Compagnies que celles au profit desquelles des gages ont été constitués par la convention du 25 février 1871, savoir :

Frameries-Chimay.
Ceinture de Charleroi.
Manage-Piéton.
Hainaut-Flandres.
Braine-Courtrai.
Tamines-Landen.
Ouest.
Centre.

RÉPONSE. — Il a également été constitué des gages au profit des obligataires de la Société de la Jonction de l'Est, après qu'elle eut ratifié la cession de ses lignes à l'État. Leur adhésion est demandée.

Aucun appel n'est fait aux obligataires de la Société des chemins de fer de ceinture de Charleroi, parce que, depuis le 31 mai 1872, le Trésor est en possession de 4,400 obligations de cette Société, les seules qui aient été émises, et en faveur desquelles des garanties avaient été stipulées par le traité du 7 mars 1871 (*Moniteur* du 9 juin 1872).

VIII.

QUESTION. — ART. 42. Les conditions de remboursement ont-elles été fixées d'accord avec le Gouvernement, et quelles sont ces conditions?

RÉPONSE. — Le Gouvernement a été entendu. Les conditions de remboursement lui ont paru équitables; ce sont les suivantes :

Désignation des Sociétés.	Capital des obligations à échanger.		Capital en titres de la Caisse d'annuités à délivrer.		Jouissance des intérêts des titres à délivrer.
	Fr.	p. o/o.	Fr.	p. o/o.	
Baume à Marchienne.	500	5	553	4 1/2	1 ^{er} nov. 1876.
Manage à Piéton	500	5	553	4 1/2	1 ^{er} —
Frameries à Chimay	500	5	553	4 1/2	1 ^{er} juill. 1876.
Centre	500	5	520	4 1/2	1 ^{er} —
Braine-le-Comte à Courtrai .	500	5	520	4 1/2	1 ^{er} —
Hainaut-Flandres	500	5	285	4 1/2	1 ^{er} —
Id.	200	2 1/2	95	4 1/2	1 ^{er} —
Tamines à Landen	500	5	250	4 1/2	1 ^{er} —
Ouest de la Belgique (1 ^{re} sér.)	500	5	190	4 1/2	1 ^{er} —
Jonction de l'Est	1,000	4	1,000	4	1 ^{er} —
Id.	500	5	520	4	1 ^{er} oct. 1876.

On fera remarquer que la jouissance des intérêts sur les titres de la Caisse d'annuités a été fixée de manière à compenser, autant que possible, les coupons restés en souffrance sur les obligations à échanger.

IX.

QUESTION. — Les coupons échus des obligations seront-ils payés, et par qui?

RÉPONSE. — Le dernier coupon échu des obligations du réseau cédé doit être déposé en même temps que le titre auquel il se rapporte. Les déposants recevront, en échange, des titres de la Caisse d'annuités, munis de coupons de la même échéance; en d'autres termes, les intérêts dont il s'agit seront payés, non pas sur les obligations du réseau cédé, mais sur les titres de la caisse d'annuités délivrés en leur remplacement.

Quant aux coupons des échéances antérieures, les détenteurs qui rencontreraient quelques difficultés pour en obtenir le paiement, ne pourraient s'en prendre qu'à eux-mêmes d'avoir négligé de les encaisser en temps utile. L'État n'a pris et n'avait à prendre aucune mesure à cet égard.

X.

QUESTION. — Les porteurs de certificats de la Banque de Belgique, d'obligations de Sociétés de chemins de fer et d'annuités variables, ne pourront-ils, à défaut d'adhésion, mettre en question la convention qu'il s'agit de voter?

RÉPONSE. — La Société de construction a demandé l'adhésion des porteurs des obligations garanties, et l'on a indiqué ci-dessus le nombre extrêmement considérable des adhésions dès à présent recueillies. Quant à celles qui feraient défaut, le Gouvernement s'est réservé de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires (art. 42, § 5).

Quant aux porteurs d'annuités variables et de certificats de la Banque de Belgique, de nombreuses adhésions ont également été obtenues, et l'étendue de leurs droits a été examinée. L'État n'aura en aucun cas d'autres charges à supporter que celles qu'il assume expressément par la convention.

La Société de construction pourra demander au Gouvernement de continuer à tenir les décomptes de recettes, mais moyennant remboursement de la dépense.

XI.

QUESTION. — Deux membres de la 1^{re} section ont émis l'avis que l'embranchement du chemin de fer, qui de Stamburges devait rejoindre le chemin de fer de St-Ghislain à Ath, serait utilement prolongé de là jusqu'à Jurbise. Quelles sont les considérations qui ont déterminé le Gouvernement à supprimer cette ligne?

RÉPONSE. — Placé entre les chemins de fer de Blaton à Ath et de St-Ghislain à Ath, cet embranchement ne pouvait avoir qu'une très-médiocre importance; il n'était guère appelé qu'à desservir des localités qui seront déjà fort bien desservies par les deux chemins de fer précités, et il n'aurait pu donner que des recettes tout à fait insuffisantes (1).

Il est vrai qu'en prolongeant cet embranchement jusqu'au chemin de fer de St-Ghislain à Erbisœuil, on aurait une ligne nouvelle entre Blaton et Jurbise, plus courte que la ligne actuelle qui va de l'une à l'autre de ces localités en passant par St-Ghislain, Jemappes et Mons; mais cette ligne nouvelle serait d'un profil moins avantageux; elle serait plus onéreuse à exploiter, et il n'y aurait donc aucune utilité réelle à la créer (2).

(1) Un membre de la section centrale lui a remis, en réponse à ce paragraphe, la note suivante : Cette partie de la réponse de l'administration renferme deux erreurs :

D'abord, il ne s'agit nullement, dans la question posée, de prolonger jusqu'au chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœuil l'embranchement de Blaton à la ligne de Saint-Ghislain à Ath; — la question visait un prolongement ne s'arrêtant qu'à la station de *Jurbise du chemin de fer de l'État*, sans aucune allusion à la ligne d'Erbisœuil; en second lieu, il n'est pas exact de dire que la voie actuelle de *Blaton à Jurbise* soit celle qui va de l'une à l'autre de ces localités en passant par *Saint-Ghislain, Jemappes et Mons*; la voie la plus courte est celle qui passe par *Saint-Ghislain, Baudour et Erbisœuil*.

(2) Le même membre a remis la note ci-après en réponse à ces considérations :

Ici l'erreur commise se comprend encore moins.

En effet, la ligne de Blaton à Jurbise existe jusqu'à Stamburges, de telle sorte qu'il ne pourrait plus être question que de construire la section de Stamburges à Jurbise.

Or, Stamburges et ses environs sont à la cote 80; Jurbise et ses environs sont à la même cote, et il existe entre ces deux points un niveau à peu près constant; les déblais et remblais à effectuer pour construire la ligne qui réunirait Stamburges à Jurbise ne dépasseraient, nulle part, quatre

Sous aucun rapport le maintien de l'embranchement dont il s'agit dans le réseau des lignes à construire ne pouvait se justifier.

XII.

QUESTION. — La combinaison adoptée par le Gouvernement comporte-t-elle :

1° La suppression des sections de la ligne de Tubize à Jodoigne autres que la section de Tubize à Braine-l'Alleud?

2° La suppression de la section d'Audenarde à Avelghem?

RÉPONSE. — En faisant introduire dans ce réseau les sections de Tubize à Braine-l'Alleud et d'Avelghem à la frontière française, le Gouvernement donne une exécution partielle à la loi du 23 mai 1876, qui l'a autorisé à construire ou à concéder les chemins de fer de Tubize à Jodoigne et d'Audenarde à Roubaix. Il aura à aviser ultérieurement aux mesures à prendre pour assurer l'exécution d'autres sections de ces lignes. La combinaison adoptée n'en implique nullement la suppression.

XIII.

QUESTION. — Pourquoi le Gouvernement ne propose-t-il pas de construire une ligne de Braine-le-Comte à Nivelles, plutôt que le tronçon de Tubize à Braine-l'Alleud?

RÉPONSE. — On a réclamé depuis longtemps et pour ainsi dire unanimement dans l'arrondissement de Nivelles, la construction de la ligne de Tubize à Jodoigne et, comme on vient de le rappeler, la construction ou la concession de ce chemin de fer a été autorisée par une loi récente.

Il ne saurait donc être question de revenir aujourd'hui sur ce qui a été décidé à cet égard, et de remplacer la section de Tubize à Braine-l'Alleud, du chemin de fer de Tubize à Jodoigne, par un chemin de fer de Braine-le-Comte à Nivelles.

mètres de hauteur. La configuration topographique des lieux repousse donc d'une manière absolue la crainte d'un prétendu profil désavantageux qui ne saurait se produire.

S'il y a un profil désavantageux, c'est celui que l'on rencontre en passant par Saint-Ghislain, puisque alors on part de la cote 37 ou 38 (Blaton), pour descendre à la cote 25 (Saint-Ghislain) et remonter à la cote 80 (Jurbise).

En prenant son point de départ sur les terrains où serait assise la ligne dont le Gouvernement projette la suppression et dont le prolongement a été proposé au sein de la première section, les difficultés d'exploitation apparaissent bien plus sensibles encore, car on part de la cote 75 à 80, pour tomber à 25 et remonter à cette même cote de 80 que l'on a quittée au départ.

La section signale à l'attention du Gouvernement les écarts existant entre la réponse de l'administration et la note ci-dessus à propos de points de fait qu'il est aisé de contrôler.

XIV.

QUESTION. — Quels sont les divers cautionnements déposés jusqu'à ce jour et qui sont destinés à être remplacés par un cautionnement unique d'un million ? La première section estime que ce cautionnement est insuffisant, et désire que le Gouvernement s'explique sur les garanties réelles de l'exécution de ces diverses lignes.

RÉPONSE. — Ces cautionnements sont les suivants :

49,000	francs	pour	l'embranchement	du	chemin	de	fer	de	Frameries-	Chimay.						
60,000	—		le	chemin	de	fer	de	Ceinture	de	Charleroi.						
215,000	—							Réseau	brabançon.							
41,000	—							de	Luttre	à	Châtelineau.					
161,000	—							d'Enghien	à	Courtrai.						
100,000	—							de	Hainaut	et	Flandres.					
200,000	—							d'Anvers	à	Douai.						
8,000	—							de	Dour	à	Quiévrain.					
159,000	—							de	Frameries	à	Chimay	avec	embranchement	vers	Thuin.	
50,000	—							de	raccordement	du	bassin	calcaire	de	Tournay.		
200,000	—							concé	dé	par	la	loi	du	3	juin	1870.
<hr/>																
1,221,000	francs.															

Ils se composent de titres à 4 p. % de la caisse d'annuités dues par l'État, qui sont acceptés au pair.

Le Gouvernement a pensé qu'il était préférable de remplacer ces divers cautionnements par un cautionnement unique garantissant l'exécution de l'ensemble du réseau.

La différence entre le chiffre précité et celui d'un million fixé par l'article 27 de la convention du 1^{er} juin 1877, se justifie par la réduction apportée à l'étendue de ce réseau.

Sous ce rapport donc la situation n'a pas été modifiée, et on peut d'ailleurs considérer le cautionnement précité comme suffisant.

La garantie la plus sérieuse de l'exécution des lignes se trouve dans l'intérêt qu'aura la Compagnie à les construire au prix qui lui sera payé.

La section centrale a prié M. le Ministre des Travaux publics d'assister à l'une de ses réunions, pour se faire détailler les motifs des suppressions et des adjonctions de lignes.

Les explications de M. le Ministre lui ont paru satisfaisantes.

Les lignes de Couillet à Jamioulx et d'Acoz à Mettet remplacent avantageusement pour Charleroi les lignes supprimées de Marchiennes à Thuillies et de Chatelet à Tamines. Les raccordements des établissements industriels

se feront par les intéressés, ce qui paraît plus rationnel que de confier à l'État le soin de relier les usines aux stations.

Les lignes de Bruxelles à Tervueren et à la Cambre réaliseront, à moindres frais, la plupart des résultats utiles qu'on pouvait attendre du chemin de fer de Saventhem à Boitsfort et de Boitsfort à la gare du Midi; ils mettront de plus en valeur la ligne actuelle de ceinture, dont le produit est aujourd'hui fort minime.

La section de Blaton à la ligne de Saint-Ghislain à Ath serait d'un rapport infime et d'une utilité médiocre. Malgré sa suppression, cette partie du pays restera dotée d'une quantité de voies ferrées très-respectable.

La section de Bassilly à Lessines ne fait partie ni des suppressions, ni des adjonctions. Elle a, néanmoins, été vivement critiquée par un membre de la section centrale, qui préconise le remplacement de ces neuf kilomètres par un raccordement de quatre kilomètres entre Viane-Moerbeke et Deux-Acren, ou par un autre de six kilomètres de Ghislenghien à Lessines. Ce membre voit dans le Bassilly-Lessines l'amorce d'une ligne de Soignies à Bassilly parallèle et presque contiguë à la ligne de Braine-le-Comte à Enghien. La section de Lessines à Ghislenghien pourrait plus tard être prolongée, soit vers Soignies, le long de la route pavée, soit vers Lens.

Un autre membre de la section centrale communique une note tendante à justifier la construction immédiate de la section de Soignies à Bassilly.

M. le Ministre des Travaux publics s'est montré peu favorable à cette dernière section; il a fait remarquer que les acquisitions de terrains pour la section de Lessines à Bassilly sont faites en grande partie, et qu'il est bien tard pour la remettre en question.

Le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre n'est peut-être pas le dernier mot des modifications que subira le contrat du 25 avril 1870; la Société de construction, n'ayant plus d'intérêt aux recettes, ne doit tenir compte que du nombre et du coût des kilomètres à construire; elle peut se prêter encore aux modifications qui, dans la suite, seraient jugées utiles; mais il ne faut rien improviser. La section centrale, sans rien préjuger, appelle l'attention du Gouvernement sur les observations qui précèdent.

L'objet de la convention du 1^{er} juin 1877 forme un tout qu'il faut envisager dans son ensemble; il est d'une pièce; vouloir y apporter des changements, c'est s'engager dans une série de nouvelles et laborieuses négociations.

La section centrale, après avoir entendu M. le Ministre et pris connaissance des réponses du Gouvernement, a passé au vote sur le projet de loi; six membres l'ont approuvé, un s'est abstenu. En conséquence, votre section centrale vous en propose l'adoption.

Le Rapporteur,

V. JACOBS.

Le Président,

P. TACK.
