

(1)

(N° 118.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 AVRIL 1878.

RACHAT DE DIVERSES CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

I.

Indépendamment des chemins de fer déjà cédés à l'État par la convention du 25 avril 1870, la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut avait successivement repris l'exploitation de diverses lignes concédées dans les deux Flandres.

Cette exploitation constituait pour elle une lourde charge. La Société était loin en effet de trouver dans les recettes que lui procuraient ces chemins de fer les ressources nécessaires pour couvrir les dépenses de leur exploitation et pour satisfaire aux obligations qu'elle avait contractées à l'égard des Compagnies concessionnaires auxquelles elle s'était substituée. La perte qu'elle subissait annuellement de ce chef a été évaluée à 2 millions.

Au commencement de 1876, la Société des Bassins houillers déclara qu'elle se trouvait dans l'impossibilité de continuer plus longtemps à supporter ce fardeau. Elle en prévint les Compagnies concessionnaires et demanda au Gouvernement si, pour prévenir un désastre, il était disposé à ouvrir des négociations en vue de la reprise de ce réseau par l'État.

Au mois de juin de la même année, certaines des Compagnies concessionnaires se prêtèrent à un arrangement ayant pour but d'alléger les charges de l'exploitation et, le 31 décembre suivant, la faillite de la Société fermière étant devenue imminente, toutes les Compagnies concessionnaires reprirent possession de leurs lignes et se constituèrent en syndicat afin d'en assurer provisoirement l'exploitation.

En même temps que les chemins de fer, la Société des Bassins houillers leur remit, pour le répartir entre elles, tout le matériel d'exploitation dont ces lignes étaient armées.

Mais la faillite ayant été déclarée, les curateurs ne maintinrent pas la convention intervenue et contestèrent, entre autres, les dispositions stipulées en faveur des Compagnies en ce qui concerne le matériel.

Un nouvel arrangement en date du 2 février 1877 réserva, à cet égard, tous les droits.

Il fut convenu qu'il serait fait une expertise contradictoire du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage affectés à l'exploitation de chacune des concessions et c'est dans ces conditions que le syndicat a fonctionné depuis.

Bientôt les curateurs de la faillite firent parvenir au Gouvernement des propositions de rachat pour l'ensemble des lignes du réseau, mais ce n'était qu'avec les Compagnies concessionnaires qu'il pouvait être traité et l'intervention de la faillite n'était nécessaire qu'à raison des prétentions qu'elle élevait à la propriété du matériel.

Des négociations s'engagèrent avec toutes les parties et c'est ensuite de leur résultat que, d'après les ordres du Roi, nous avons l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre le projet de loi ci-joint.

II.

Les rachats dont le Gouvernement propose l'approbation portent sur les concessions octroyées aux Compagnies des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Blankenberghe, de Lokeren à la frontière des Pays-Bas, d'Eecloo à Anvers, d'Ostende à Armentières ou reprises par ces Compagnies. Elles portent aussi sur les concessions des chemins de fer de Furnes à la frontière de France et d'Audenarde à Nieuport (chemins de fer de l'Ouest de la Belgique).

Aucune convention n'a été conclue avec les Compagnies des chemins de fer de la Flandre occidentale et de Gand à Terneuzen.

Sous la réserve que la section comprise entre la frontière près de Poperinghe et Hazebrouck serait reprise par le Gouvernement français ou par une Compagnie française, le Gouvernement a offert à la Société de la Flandre occidentale pour le rachat des chemins de fer qui lui ont été concédés et le matériel qui sert à leur exploitation, le prix de 27,000,000 de francs.

Ce prix correspond à 164,550 francs par kilomètre, la longueur totale des lignes étant de 164.5 kilomètres.

Il dépasse la valeur de ces lignes estimée d'après leurs recettes nettes actuelles et semble tenir compte de l'accroissement probable de celles-ci dans une mesure suffisante.

Mais la Société n'en a pas jugé ainsi, car elle n'a pas agréé l'offre du Gouvernement et elle a repris elle-même l'exploitation de ses concessions. Elle a cessé de faire partie du syndicat au 1^{er} août 1877.

Depuis le 1^{er} janvier 1878, la Compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen a également repris l'exploitation de sa ligne.

Le rachat de cette concession ne pouvait se faire que d'accord avec le Gouvernement des Pays-Bas et la Compagnie a, dans les ressources et les chances d'avenir que présente la ligne de Gand à Terneuzen, une confiance que le Gouvernement ne partage pas.

Les lignes qu'il s'agit de racheter continuent à être exploitées provisoirement en commun; mais depuis le 1^{er} janvier dernier, le syndicat, qui est chargé d'y assurer le service public, fonctionne à l'intervention directe du Gouvernement.

C'est à cette date que le rachat de ces lignes doit remonter et, sous la réserve de l'approbation des Chambres, elles sont exploitées depuis lors pour le compte de l'État.

Les conventions réglant cette exploitation ainsi que les arrangements qui les ont précédées, font l'objet des annexes n° 6 à n° 11.

III.

Les lignes à reprendre présentent ensemble un développement de 249,2 kilomètres.

A l'exception de la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes à laquelle le Trésor garantit un minimum de revenu, toutes les autres se trouvent dans une situation financière fort précaire. Aucune n'est en mesure de payer intégralement les charges annuelles de ses emprunts et certaines d'entre elles ne réalisent pas des recettes brutes suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation de leurs chemins de fer.

Le tableau qui suit donne ces recettes et ces dépenses pour l'exercice 1877. Il donne en même temps les charges annuelles afférentes à l'intérêt et à l'amortissement des obligations émises par chacune des Compagnies (').

(') Rapportés au kilomètre, les chiffres de ce tableau donnent ce qui suit :

DÉSIGNATION des CONCESSIONS.	RECETTES BRUTES.	Dépenses.	RECETTES NETTES.	Déficits.
Lichtervelde à Furnes	10,177 85	6,791 51	3,386 34	•
Bruges à Heyst	15,154 77	7,524 75	5,610 02	•
Lokeren à Assenede	4,651 88	4,116 01	515 87	•
Eecloo à Anvers.	2,177 19	3,215 85	•	1,058 64
Ostende à Armentières	7,493 75	5,891 59	1,602 14	•
Furnes à Dunkerque	8,505 90	9,622 25	•	1,258 35
Audenarde à Nicuport	2,144 20	3,007 51	•	865 11
MOYENNES.	6,602 68	5,528 54	2,445 75	1,018 14
Recette nette moyenne déduction faite des déficits	•	•	1,074 42	•

DÉSIGNATION des CONCESSIONS.	Longueur en kilomètres.	RECETTES	Dépenses.	RECETTES	Déficits.	CHARGES	Observations.
		BRUTES.		NETTES.		ANNUELLES. (Intérêt et amor- tissement des obligations.)	
Lichtervelde à Furnes . . .	33.7	342,993 44	228,873 94	114,119 50	•	(¹) •	(¹) La Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes n'a pas emis d'obliga- tions. (²) Cette longueur ne comprend pas celle de la ligne de Thiel à Lich- tervelde.
Bruges à Heyst	(²) 25.4	507,553 53	176,079 03	131,274 30	•	279,500 •	
Lokeren à Assenede	24. •	111,165 27	98,784 45	12,580 84	•	151,000 •	
Eecloo à Anvers	32.4	70,540 82	104,192 86	•	33,652 04	252,000 •	
Ostende à Armentières . . .	70.8	550,556 04	417,124 71	113,431 33	•	524,500 •	
Furnes à Dunkerque	24.6	205,732 09	236,707 49	•	30,975 40	198,000 •	
Audenarde à Nieuport . . .	42.4	90,914 14	127,509 84	•	36,595 70	485,000 •	
ENSEMBLE	251.5	1,659,275 53	1,589,272 30	371,206 17	101,203 14	1,880,800 •	
Recettes nettes déduction faite des déficits	•	•	•	270,003 03	•	•	

Pour trois de ces concessions, les recettes brutes sont donc inférieures aux dépenses d'exploitation.

A d'autres époques, le Gouvernement s'est trouvé dans la nécessité de proposer à la Chambre des mesures financières en faveur de Compagnies ne parvenant pas à construire les chemins de fer qui leur avaient été concédés; mais c'est la première fois qu'il se trouve en présence de Compagnies dont la détresse est telle qu'elles n'auraient d'autre parti à prendre, si elles étaient abandonnées à elles-mêmes, que de cesser le service qu'elles se sont engagées à assurer dans l'intérêt public.

Aux termes des cahiers des charges de leurs concessions, ces Compagnies seraient ainsi dans le cas d'encourir la déchéance. Deux d'entre elles sont d'ailleurs sous le coup de cette mesure rigoureuse pour n'avoir pas terminé leurs chemins de fer.

La déchéance aurait infailliblement pour résultat de mettre l'État gratuitement en possession des lignes des Compagnies ainsi frappées et elle entraînerait par conséquent la perte entière de leur créance pour ceux qui ont fourni les moyens de les construire.

A côté de ces Compagnies, il en est d'autres dont la situation est moins critique.

Les recettes brutes de leurs lignes sont supérieures aux dépenses d'exploitation, mais l'excédant est relativement faible et si l'on considérait le rachat à un point de vue purement commercial, on ne pourrait l'opérer qu'à des conditions désastreuses pour les intéressés.

Doit-on user, envers ces Compagnies en souffrance ou plutôt envers leurs créanciers, d'une telle rigueur?

Les obligations créées par les Compagnies concessionnaires pour la construction de ces chemins de fer et actuellement en circulation au nombre de

117,226 (1) représentent, calculées au taux de leur émission, une valeur totale de 32,000,000 de francs environ.

Elles ont donc absorbé une partie relativement importante de l'épargne du pays.

Faut-il condamner des porteurs de ces titres à une perte totale et imposer à d'autres des conditions qui ne seraient guère moins désastreuses ?

Les chemins de fer établis dans les Flandres ont été considérés par la législature comme présentant un caractère d'utilité publique, et il est permis de dire, d'ailleurs, qu'au moins pour la plupart ils sont nécessaires à la prospérité de cette partie du pays.

S'il ne s'était pas trouvé des concessionnaires pour en entreprendre la construction en ne faisant appel qu'aux fortunes privées, le Trésor public aurait dû intervenir.

Des considérations d'intérêt général et de justice distributive auraient porté les Chambres à faire pour ces chemins de fer ce qu'elles ont fait pour d'autres qui n'ont pu être construits qu'à la faveur d'une garantie d'intérêt.

Le Gouvernement pense qu'on peut faire maintenant, dans une juste mesure, pour ces entreprises défailtantes ce que l'on aurait fait à l'origine si on avait sollicité alors le concours financier de l'État. Il pense qu'il ne serait pas équitable de laisser à quelques-uns la charge tout entière du premier établissement de ces chemins de fer qu'il faudra maintenir et continuer à exploiter dans l'intérêt de tous.

Mais s'il est équitable de ne pas s'en tenir à la valeur commerciale actuelle ou prochaine des lignes en souffrance qu'il s'agit de racheter, il serait inad-

(1) Le tableau ci-dessous donne le nombre de ces obligations par Compagnie.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	OBLIGATIONS		Observations.
	ÉMISES.	EN CIRCULATION.	
Lichtervelde à Furnes (a)	"	"	a) La Compagnie de Lichtervelde à Furnes n'a pas émis d'obligations.
Bruges à Heyst et Thielt à Lichtervelde . .	10,718	10,546	
Lokeren à Assenede	9,500	9,068	
Eccloo à Anvers.	15,625	15,478	
Ostende à Armentières (partie française comprise)	35,200	35,111	
Furnes à Dunkerque (partie française comprise)	12,000	11,761	
Ouest de la Belgique	30,000	29,462	
ENSEMBLE.	118,843	117,226	

missible, d'autre part, que le Trésor tint compte intégralement aux Compagnies intéressées de leurs dépenses de premier établissement généralement exagérées.

Le Gouvernement a cru que pour ces lignes, l'indemnité de rachat ne devait pas dépasser ce qui est nécessaire pour le remboursement des dépenses utilement faites, et la valeur réelle des travaux est ainsi devenue la base du prix de rachat; telle est aussi la base des conventions qui viennent d'être approuvées par la législature française pour le rachat de 2,615 kilomètres de chemins de fer que les Compagnies concessionnaires n'étaient pas à même de construire, d'achever ou d'exploiter.

Le prix de rachat de ces lignes a été fixé par une Commission arbitrale qui a été chargée de les estimer au prix réel.

IV.

Ainsi que cela est dit au commencement de cet exposé, la valeur du matériel roulant, du mobilier et de l'outillage en usage sur les lignes du réseau des Flandres, a été établie par une expertise faite contradictoirement ensuite de la convention intervenue le 2 février 1877 entre la Société faillie et les Compagnies concessionnaires.

En voici les résultats pour les lignes qu'il s'agit de racheter :

DÉSIGNATION des LIGNES.	VALEUR du matériel, du mobilier et de l'outillage.	Observations.
Lichtervelde à Furnes	320,271 71	Ces chiffres ne comprennent pas la valeur du matériel, du mobilier et de l'outillage des sections françaises des chemins de fer d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque.
Bruges à Heyst	300,389 95	
Lokeren à Assenede.	119,609 09	
Eecloo à Anvers	108,861 64	
Ostende à Armentières.	555,056 16	
Furnes à Dunkerque	165,945 64	
Audenarde à Nicuport.	118,121 74	
ENSEMBLE. . . . fr.	1,675,215 95	

Le Gouvernement admet ces évaluations pour base de ses propositions de rachat.

Mais depuis qu'elles ont été faites des objets pouvaient avoir disparu et on pouvait en avoir ajouté d'autres.

Un travail fait contradictoirement, au 1^{er} janvier 1878, a permis de con-

stater que dans deux cas la valeur des objets en plus était inférieure, mais dans une faible mesure, à celle des objets manquants.

D'autre part, le matériel roulant devait avoir subi une dépréciation depuis qu'il avait été estimé.

Cette dépréciation a été évaluée contradictoirement au 1^{er} janvier 1878 par des agents de l'État et des Compagnies concessionnaires.

Les conséquences des manquants et des dépréciations doivent tomber à la charge de ces Compagnies alors même que ce ne serait pas à elles que doit être comptée la valeur du matériel d'exploitation et, en conséquence, les sommes à leur payer pour le rachat de leurs lignes ont subi des déductions équivalentes à ces manquants et dépréciations.

Enfin, au 1^{er} janvier 1878, il existait sur les lignes à reprendre des approvisionnements dont la valeur doit être remboursée aux Compagnies concessionnaires. Cette valeur établie contradictoirement par des agents de l'État et des Compagnies a été ajoutée aux prix de rachat.

V.

Les dépenses auxquelles les rachats proposés donneront lieu sont résumées dans le tableau suivant :

DÉSIGNATION DES CONCESSIONS. (1)	LONGUEURS (parcours communs compris). (2)	PRIX DE RACHAT (matériel d'exploitation et appro- visionnement compris).		Observations. (5)
		TOTAL. (3)	KILOMÉTRIQUE. (4)	
Lichtervelde à Furnes	55.7	4,470,000	132,954.72	a) Ce prix est celui du rachat (1,346,200 francs) diminué du capital de 701,600 francs en titres 4 p. % provenant des annuités dues par la Compagnie du chemin de fer de Dendre-Waes et augmenté de la valeur du matériel d'exploitation. b) Ces chiffres se rapportent aux sections belges du chemin de fer d'Ostende à Armentières. c) Ces chiffres se rapportent à la partie belge du chemin de fer de Furnes à Dunkerque.
Bruges à Heyst et Thielt à Lichtervelde.	40.6	4,272,400	105,251.52	
Lokeren à Assenede.	21. .	a) 764,200	51,841.67	
Eecloo à Anvers	32.4	1,616,500	49,891.95	
Ostende à Armentières.	a) 67.8	b) 5,184,100	b) 76,461.65	
Furnes à Dunkerque	a) 8.3	c) 567,800	c) 68,409.64	
Ouest de la Belgique.	42.4	2,624,000	61,900.95	
ENSEMBLE	249.2	19,509,500	"	
MOYENNE	"	"	78,288.52	

Dans l'intérêt des comparaisons à faire entre les chiffres de la colonne n° 4 de ce tableau et afin de permettre à la Chambre de se rendre compte des charges immédiates de l'opération projetée, le prix des chemins de fer de Bruges à Heyst et de Thielt à Lichtervelde porté à la colonne n° 3 a été aug-

menté d'une somme de fr. 520,000 que l'État aura à dépenser pour achever la seconde de ces lignes et l'armer de son matériel d'exploitation.

Le rachat des chemins de fer et de leur matériel d'exploitation coûterait donc fr. 18,989,500 »
et, ainsi qu'on le verra plus loin, ce prix serait payé à qui de droit en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair.

D'autre part, l'État aura à dépenser pour terminer les travaux de la ligne de Thielt à Lichtervelde et la munir de son matériel, de son mobilier et de son outillage une somme de fr. 520,000 »

Ce qui donne pour la dépense totale la somme de . . . fr. 19,509,500 »

égale à celle qui forme le total de la colonne n° 3 du tableau ci-dessus.

La somme de fr. 520,000 sera comprise dans un projet de crédit que le Gouvernement soumettra prochainement à la Chambre.

La colonne n° 4 du même tableau donne le prix de revient par kilomètre. Ainsi que la Chambre le verra plus loin, les différences notables accusées par les prix partiels de ce tableau s'expliquent par les conditions spéciales à chaque concession.

VI.

Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes. — Quoique arrivé à sa vingtième année d'exploitation, le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes ne se suffit pas encore à lui-même. Le Trésor doit intervenir chaque année pour parfaire le minimum de revenu de 200,000 francs garanti à la Compagnie et, en 1876, l'insuffisance du produit net était encore de fr. 94,501 50 c.

Néanmoins, les recettes croissent constamment et elles progresseront sans doute d'une manière plus rapide lorsque par la mise en exploitation du chemin de fer de Lichtervelde à Thielt la solution de continuité que présente encore le chemin de fer de Gand à Furnes et Dunkerque sera comblée.

Il est permis de dire, sans s'exposer à être taxé d'optimisme, que lorsque le terme de cinquante années assigné à la garantie donnée par l'État sera arrivé, les recettes nettes atteindront le taux de 200,000 francs.

Le Gouvernement a donc pensé que le prix de rachat pouvait être basé sur cette recette nette supposée atteinte, mais non dépassée jusqu'à l'expiration de la concession.

Pour obtenir le prix de rachat de 4,479,900 francs stipulé dans la convention annexée au projet de loi, cette annuité a été capitalisée à raison de 4 p. % et conformément à ce qui a été admis pour la conversion de l'annuité due par le Trésor à la Compagnie de Dendre-Waes, le capital ainsi obtenu a été réduit de 5 1/2 p. %, puis il a été augmenté de la valeur que représente actuellement pour la Compagnie concessionnaire, le matériel, le mobilier et l'outillage qu'elle cède dès à présent à l'État, mais qu'elle ne pourrait aliéner qu'à

l'expiration de sa concession, si elle continuait à exploiter elle-même son chemin de fer.

Ce prix a été augmenté, d'autre part, de la valeur des objets d'approvisionnement qui se trouvaient sur la ligne au 1^{er} janvier 1878.

Chemin de fer de Bruges à Heyst et de Thielt à Lichtervelde. — Le chemin de fer de Bruges à Heyst est relativement prospère. Desservant deux stations de bains du littoral dont la vogue augmente constamment, il voit ses recettes croître d'année en année dans une proportion satisfaisante. Le prix de rachat de ce chemin de fer a donc été basé sur sa productivité et non sur la valeur de ses installations.

Ce prix a été augmenté de la valeur des terrains acquis, des travaux exécutés et des matériaux approvisionnés en vue de la construction du chemin de fer de Thielt à Lichtervelde.

Le prix de 3,752,400 francs inscrit à l'article 9 de la convention annexée au projet de loi, comprend la valeur du matériel d'exploitation.

La propriété de ce matériel fait l'objet d'un procès entre la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe.

Aux termes de l'article 10 de la convention précitée, le prix de rachat sera diminué de la valeur du matériel dont la propriété pourrait être reconnue à la Société faillie, et cette valeur serait dans ce cas payée à celle-ci sur le pied de l'expertise contradictoire qui en a été faite ensuite de la convention intervenue le 2 février 1877, entre elle et les Compagnies concessionnaires des chemins de fer des Flandres.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, le prix de rachat des chemins de fer de Bruges à Heyst et de Thielt à Lichtervelde, y compris le matériel d'exploitation du premier et augmenté de la somme que l'État aura à dépenser pour terminer les travaux du second et l'armer de son matériel, correspond à un prix kilométrique moyen de fr. 103,231 52 c^s.

Ce prix est modéré eu égard à l'avenir du chemin de fer de Bruges à Heyst et à l'importance que présentera le chemin de fer de Thielt à Lichtervelde faisant partie de la ligne de Gand à Dunkerque.

Indépendamment du chemin de fer de Thielt à Lichtervelde qui n'est pas achevé, la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe avait à construire le chemin de fer de Bruges à Waereghem. Elle n'en a pas commencé les travaux.

Ce chemin de fer, qui passerait par Thielt, aurait l'avantage de rattacher la ligne de Thielt à Lichtervelde-Dixmude-Furnes-Dunkerque au réseau de l'État, tant à Bruges qu'à Waereghem, mais au point de vue des intérêts locaux, son utilité semble bien restreinte et il viendrait, sans doute, nuire à l'ensemble du réseau en augmentant la somme des lignes improductives appelées à en faire partie.

Pour ces motifs, le Gouvernement est d'avis qu'il est préférable de ne pas le construire, au moins actuellement.

Chemin de fer de Lokeren à Selzaete et à Assenede. — En vertu d'une con-

vention conclue le 2 juillet 1864, la Compagnie du chemin de fer de Dendre-Waes a abandonné pendant 75 ans à la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas une part des recettes qu'elle avait à recevoir du chef des transports échangés à Lokeren entre le réseau de l'État et le chemin de fer de Lokeren à Selzaete.

Par l'effet du rachat de la concession du chemin de fer de Dendre-Waes, cette part a été remplacée par des annuités fixes, et ces annuités ont été capitalisées en même temps que celles dues par le Trésor à la Compagnie de Dendre-Waes.

Par un traité intervenu le 1^{er} juin 1877 entre les deux Sociétés, il a été convenu qu'en lieu et place de ces annuités, la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas recevrait directement de l'État une somme de 701,600 francs en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair avec jouissance à partir du 1^{er} mai 1877.

Ces titres sont restés jusqu'ici dans les caisses du Trésor.

En 1877, c'est-à-dire après onze années environ d'exploitation, le chemin de fer de Lokeren à Assenede n'a produit qu'une recette brute de fr. 111,165 27 c^s correspondant à une recette kilométrique de 4,652 francs et il y a peu d'espoir de voir cette situation s'améliorer sensiblement.

Dans la situation actuelle cette recette suffit pour couvrir les dépenses d'exploitation qui, en 1877, ne se sont élevées qu'à la somme de fr. 98,784 45 c^s, ou à 4,166 francs par kilomètre, mais il ne pourra pas en être ainsi dans l'avenir et par suite, abstraction faite du capital précité de 701,600 francs, la valeur commerciale de ce chemin de fer doit être considérée comme nulle.

Conformément à ce qui a été exposé ci-dessus, le Gouvernement estime néanmoins qu'il y a lieu de tenir compte à la Société de Lokeren à Selzaete de la valeur des travaux de la ligne et de son matériel d'exploitation, mais cette valeur étant déjà en partie couverte par le capital préindiqué, il n'y avait lieu que d'en accorder le complément.

En d'autres termes, l'État payera pour le rachat de la ligne de Lokeren à Selzaete et à Assenede, une somme égale à la valeur à laquelle il estime la voie, ses dépendances et les approvisionnements, le capital précité de 701,600 francs devenant sa propriété.

Ainsi que pour le chemin de fer de Bruges à Heyst, la question de propriété du matériel d'exploitation n'est pas réglée.

Le Gouvernement en payera le prix à qui de droit.

Il en sera de même pour le matériel d'exploitation du chemin de fer d'Eecloo à Anvers.

Chemin de fer d'Eecloo à Anvers. — En 1877, les recettes brutes de ce chemin de fer ont encore été notablement inférieures à ses dépenses d'exploitation, et il est probable qu'il continuera à en être de même pendant de longues années.

Le prix de rachat de 1,507,600 francs stipulé à la convention annexée au projet de loi est donc basé sur la valeur réelle des travaux augmentée de la valeur des objets d'approvisionnements qui se trouvaient sur la ligne au 1^{er} janvier 1878.

Pour compléter le chemin de fer d'Ecloo à Anvers, il reste à construire la section de St-Gilles (Waes) à la Tête-de-Flandre. Le Gouvernement est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'y donner aucune suite, cette section devant faire double emploi avec la section de St-Nicolas à Anvers du chemin de fer du Pays de Waes dont la voie sera tôt ou tard établie à la largeur normale des voies du réseau national.

Les chemins de fer dont il s'agit ci-dessus font l'objet de l'article 1^{er} du projet de loi. L'article 2 a pour but d'autoriser le Gouvernement à racheter à la Société faillie des Bassins houillers du Hainaut le matériel roulant, le mobilier et l'outillage de ces lignes dont la propriété lui serait reconnue. L'article 5 s'occupe des chemins de fer d'Ostende à Armentières, de Furnes à Dunkerque et d'Audenarde à Nieuport (Anseghem à Ingelmunster et Dixmude à Nieuport).

Chemin de fer d'Ostende à Armentières. — Ce chemin de fer n'est pas établi sur toute son étendue. Il reste une solution de continuité entre Ypres et Warneton. Le Gouvernement est d'avis que cette section ne doit pas être construite et que la continuité de la ligne doit être obtenue par l'emprunt du chemin de fer de la Compagnie de la Flandre occidentale entre Comines et Ypres. Il en sera parlé plus loin.

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, le prix de rachat du chemin de fer d'Ostende à la frontière de France dans la direction d'Armentières et de son matériel d'exploitation correspond à fr. 76,461.65 par kilomètre.

Ce prix ne dépasse guère la valeur réelle des travaux de la voie, de ses dépendances et de son matériel. Il doit être considéré comme modéré, eu égard à cette circonstance que les recettes brutes de la ligne dépassent déjà notablement ses dépenses et qu'elles continueront à augmenter.

En effet, le chemin de fer d'Ostende à Armentières qui met le port d'Ostende et une partie de la Flandre occidentale en rapport direct avec une partie importante du département du Nord se trouve, sous ce rapport, dans des conditions moins défavorables que d'autres lignes des Flandres.

Le Gouvernement se proposait de conclure avec la Compagnie concessionnaire de ce chemin de fer la convention dont le projet est joint au présent exposé et de soumettre cette convention à l'approbation de la Chambre en même temps que celles dont il vient d'être question.

Mais il n'a pu en être ainsi pour deux motifs.

D'abord, le sort de la section française de ce chemin de fer doit être réglé en même temps que celui de la ligne belge.

Or, les négociations que la Compagnie a entamées à ce sujet en France n'ont pas abouti jusqu'ici.

Ensuite, cette Compagnie n'est pas encore à même de remettre à l'État (art. 11 de la convention à conclure), sinon la totalité des actions constituant son capital social, au moins un nombre de titres suffisant pour qu'une opposition ultérieure à la cession projetée ne soit pas à redouter.

Le Gouvernement doit donc se borner, quant à présent, à solliciter l'autorisation de racheter le chemin de fer d'Ostende à la frontière de France dans

la direction d'Armentières et son matériel d'exploitation aux conditions indiquées au 1^o de l'article 3 du projet de loi.

Chemin de fer de Furnes à Dunkerque. — C'est une Société anonyme française qui est concessionnaire de ce chemin de fer. Elle est actuellement en liquidation et les liquidateurs nommés par le tribunal de commerce de la Seine avaient cru pouvoir vendre cette ligne avec son matériel et toutes ses dépendances au prix de 400,000 francs.

Ce marché étant de nature à léser gravement les intérêts des créanciers de cette Compagnie (la plupart des obligations qu'elle a émises ont été placées en Belgique), le Gouvernement belge n'a pas cru devoir accorder son approbation à cette cession d'exploitation.

De son côté, le Gouvernement français a refusé à l'acquéreur l'autorisation qui lui était nécessaire pour exploiter cette ligne sur le territoire français.

Le rachat de la partie belge du chemin de fer de Furnes à Dunkerque ne pourra guère s'opérer que lorsque le Gouvernement français aura pris une résolution au sujet du rachat ou de l'exploitation de la partie française.

Des négociations sont entamées à ce sujet entre les deux Gouvernements. En attendant qu'elles aient abouti, l'exploitation se fait par les soins du syndicat pour compte de qui de droit.

Le prix de 401,900 francs auquel le Gouvernement demande à pouvoir acquérir le chemin de fer de Furnes à la frontière de France dans la direction de Dunkerque, répond à la valeur des travaux et des approvisionnements de ce chemin de fer. Moyennant ce prix, la Compagnie concessionnaire ou ses ayants-droit auront à livrer la ligne libre de toute charge du chef du premier établissement.

Chemin de fer d'Audenarde à Nieuport. — Pour compléter cette ligne, la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique aurait à acquérir le droit de parcours sur la section d'Ingelmunster à Roulers du chemin de fer de la Compagnie de la Flandre occidentale et à construire la section de Roulers à Dixmude.

Mais cette section qui ferait plus ou moins double emploi avec les chemins de fer existants ne paraît pas devoir être actuellement établie et le droit de parcours qu'elle devrait avoir pour conséquence devient ainsi inutile.

Le prix de fr. 2,506,500 indiqué au § 2^o de l'article 3 du projet de loi répond également à la valeur des travaux et des approvisionnements des sections en exploitation.

Il suppose la livraison de celles-ci libres de toute charge à raison du premier établissement et il faudra faire subir à ce prix les déductions voulues pour tenir compte au Trésor de tout ce qui resterait à payer.

La Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique a émis deux séries d'obligations et ce sont les ressources procurées par la seconde émission qui ont servi à la construction des sections d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport. Il convient donc que le prix de rachat de la concession puisse être attribué aux porteurs de ces titres. Or, il n'est pas certain qu'il en serait ainsi dans le cas où le Gouvernement traiterait directement avec la

Société concessionnaire et il aura à rechercher le mode à suivre pour atteindre ce résultat.

La Société des chemins de fer de l'Ouest est sous le coup de la déchéance de ses droits de concessionnaire et si cette mesure était prise, les sections précitées seraient acquises à l'État sans qu'il ait rien à payer de ce chef.

Pour le cas où il faudrait y recourir, le Gouvernement sollicite l'autorisation d'accorder aux porteurs des obligations de la seconde série une indemnité en rapport avec le prix qu'il aurait à payer à la Société concessionnaire s'il traitait directement avec elle.

En exécution du § 5^o de l'article 3, le prix du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, etc., des chemins de fer dont il s'agit à cet article sera payé à qui de droit. De même que pour les lignes faisant l'objet de l'article 1^{er}, ce prix sera établi d'après l'expertise faite en exécution de la convention déjà citée du 2 février 1877 et il sera payé en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair avec jouissance à dater du 1^{er} janvier 1878; c'est ce qui est prévu par les articles 4 et 5 du projet de loi.

Les articles 6, 7 et 8 du projet de loi sont relatifs à des mesures financières et de comptabilité qui ne comportent pas d'explications.

L'article 9 exempte des droits de timbre et d'enregistrement les récépissés à délivrer par les Compagnies concessionnaires des chemins de fer à racheter, en échange des obligations qu'elles ont émises et des coupons d'intérêt de ces titres.

A défaut de cette exemption, il faudrait, par une augmentation du prix de rachat, indemniser les Compagnies de ce qu'on prélèverait sur elles sous forme d'impôt.

Pour la même raison, le Gouvernement propose de faire admettre à l'enregistrement au droit fixe de fr. 2.20 toutes les conventions qui se rattacheraient à l'exécution de la loi proposée.

L'article 10 a pour but d'autoriser le Gouvernement à exercer le droit de parcours pour les trains des chemins de fer de l'État sur deux sections des chemins de fer concédés à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Ainsi que cela est dit plus haut, la section d'Ypres à Warneton qu'il faudrait construire pour compléter le chemin de fer d'Ostende à Armentières conformément aux prévisions du cahier des charges de la concession ne présenterait guère d'utilité; il est préférable d'y renoncer et de réaliser la continuité de la ligne d'Ostende à Armentières en empruntant, entre Ypres et Comines, le chemin de fer construit par la Compagnie de la Flandre occidentale.

Cette mesure sera favorable à cette Compagnie qui, au point de vue de ses intérêts particuliers, doit désirer la non-exécution de la section d'Ypres à Warneton.

Si le projet de loi soumis à l'appréciation de la Chambre obtient son approbation, toutes les parties de la ligne de Gand à la frontière de France dans la direction de Dunkerque par Deynze, Thielt et Furnes, feront partie du réseau des chemins de fer de l'État à l'exception d'une seule : celle de Deynze à Thielt appartenant aux concessions de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Cependant, il importe qu'il n'y ait pas discontinuité dans le service de cette ligne qui acquerra une importance incontestable. L'intérêt public exige que les trains des chemins de fer de l'État puissent parcourir la ligne tout entière entre Gand et la frontière, près Dunkerque, et c'est pour ce motif que le Gouvernement croit devoir demander l'autorisation d'exercer le droit de parcours sur la section dont il s'agit de Deynze à Thielt.

Les indemnités à payer du chef de ces parcours seront réglées par la voie judiciaire, dans le cas où elles ne pourraient pas l'être à l'amiable.

VII.

Le rachat qui fait l'objet du projet de loi est un pas de plus fait vers l'unification du réseau des chemins de fer du pays.

Sept Compagnies particulières disparaîtront et l'exploitation de l'État qui s'étend actuellement à 2,180 kilomètres s'augmentera de 250 kilomètres environ.

Le Gouvernement ne se dissimule pas que cette mesure entraînera pour l'exploitation du railway de l'État un surcroît de charges.

Les recettes des chemins de fer à racheter sont insuffisantes pour couvrir les charges que comporte leur reprise et le service meilleur que l'État aura à y organiser entraînera des dépenses plus fortes que celles de l'exploitation actuelle.

Mais les Flandres, désormais traitées comme les autres provinces du pays, obtiendront un service meilleur en même temps que des conditions de transport plus économiques, et le Trésor trouvera, sans doute, dans l'augmentation de la richesse publique qui en sera la conséquence, une compensation aux sacrifices qu'il aura à s'imposer.

Ce rachat répond aux vœux du pays et le Gouvernement est persuadé que le projet de loi sera accueilli avec faveur par la Chambre.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux publics et des Finances.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux publics présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Sont approuvées :

1^o La convention conclue, le 15 avril 1878, entre les Ministres des Finances et des Travaux publics, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, d'autre part, pour le rachat par l'État de la concession de ce chemin de fer.

2^o La convention conclue, le 20 avril 1878, entre les Ministres des Finances et des Travaux publics, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, d'autre part, pour le rachat par l'État des concessions des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe, de Blankenberghe à Heyst, de Thielt à Lichtervelde et de Bruges à Waereghem.

3^o La convention conclue, le 20 avril 1878, entre les Ministres des Finances et des Travaux publics, d'une part, et la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Selzaete, d'autre part, pour le rachat par l'État des concessions des chemins de fer de Lokeren à Selzaete et de Selzaete à Assenede.

4^o La convention conclue, le 20 avril 1878, entre les Ministres des Finances et des Travaux publics, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer d'Eccloo à Anvers, d'autre

part, pour le rachat, par l'État, de la concession de ce chemin de fer.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à racheter à la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, le matériel roulant, le mobilier, l'outillage, etc., des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe et à Heyst, de Lokeren à Selzaete et à Assenede et d'Eccloo à Anvers dont la propriété lui sera reconnue.

ART. 5.

Le Gouvernement est autorisé :

1° A opérer le rachat au 1^{er} janvier 1878 :

a De la concession du chemin de fer d'Ostende à la frontière de France dans la direction d'Armentières au prix de 4,651,400 francs;

b De la concession du chemin de fer de Furnes à la frontière de France dans la direction de Dunkerque au prix de 401,900 francs.

2° A opérer le rachat au 1^{er} janvier 1878 de la concession du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport au prix de 2,506,500 francs ou à payer aux porteurs des obligations de la deuxième émission faite par la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique une indemnité en rapport avec ce prix augmenté éventuellement du prix du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, etc., dont la propriété serait reconnue aux concessionnaires du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport ou à leurs ayants-droit.

3° A racheter à qui de droit le matériel roulant, le mobilier, l'outillage, etc., en usage sur les chemins de fer d'Ostende à la frontière de France dans la direction d'Armentières, de Furnes à la frontière de France dans la direction de Dunkerque et d'Audenarde à Nieuport,

ART. 4.

Le prix du matériel, mobilier, outillage, etc., dont il s'agit à l'article 2 et au § 5° de l'article 5 de la présente loi sera établi d'après l'expertise contradictoire faite en exécution de la convention intervenue le 2 février 1877 entre la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et les Sociétés concessionnaires des chemins de fer qui constituaient son réseau dans les Flandres.

ART. 5.

Le prix des rachats dont il s'agit aux articles 2 et 3 de la présente loi sera payé en titres de la Dette publique à 4 p. %, au pair, avec jouissance à partir du 1^{er} janvier 1878.

ART. 6.

Le Gouvernement émettra en titres à 4 p. % le capital nécessaire à l'exécution de la présente loi.

Ce capital sera ajouté à l'emprunt contracté en vertu de la loi du 27 juillet 1871.

Aucune coupure de titres ne sera inférieure à cent francs ni à un multiple de cent francs.

Pour les fractions de moins de cent francs, il sera délivré des titres provisoires qui seront échangeables contre des titres définitifs suivant les conditions à déterminer par le Ministre des Finances.

ART. 7.

Un crédit spécial de 55,000 francs à couvrir au moyen des ressources ordinaires est ouvert au Ministère des Finances pour subvenir aux frais de confection des titres.

ART. 8.

Le Gouvernement déterminera le mode de comptabilité à adopter pour la gestion pendant l'exercice 1878 des chemins de fer qui font l'objet de la présente loi.

Un compte spécial de cette gestion sera rendu aux Chambres dans le courant de la session législative de 1878-1879.

ART. 9.

Les récépissés à délivrer par les Sociétés concessionnaires des chemins de fer à racheter en exécution de la présente loi ou par leurs ayants-droit en échange des obligations émises par ces Sociétés et des coupons d'intérêt de ces titres seront exempts des droits de timbre et d'enregistrement.

Les conventions qui se rattacheront à l'exécution de la présente loi seront enregistrées au droit fixe de 2 francs 20 c^s.

ART. 10.

Le Gouvernement est autorisé à exercer le droit de parcours pour les trains des chemins de fer de l'État sur les sections

de Deynze à Thielt et d'Ypres à Comines des lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale et à régler à l'amiable ou à faire régler par la voie judiciaire les indemnités qui seront dues à cette Compagnie du chef de ces parcours.

Donné à Bruxelles, le 29 avril 1878.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

CONVENTION.

Entre l'État belge représenté par MM. JULES MALOU, Ministre des Finances, et AUGUSTE BEERNAERT, Ministre des Travaux publics, d'une part;

Et la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes représentée par son conseil d'administration en la personne de M. DE BREYNE-PEELLAERT, président, et MM. DAUTRICOURT-WOETS et ABLAY DE PERCEVAL, membres agissant ensuite des pouvoirs conférés audit conseil d'administration par l'assemblée générale extraordinaire du 21 février 1878, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

I.

ARTICLE 1^{er}. *Cession du chemin de fer.*

La Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits afférents à la concession du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes octroyée par arrêté royal du 9 janvier 1856.

Par l'effet de cette cession, l'État sera subrogé à tous les droits de la Société contractante pour en jouir, à son profit exclusif, tout comme si la concession du chemin de fer qui en fait l'objet avait pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes sera livré à l'Administration des chemins de fer de l'État en même temps que ses raccordements, stations, gares, magasins, ateliers, bureaux, habitations, télégraphes, terrains et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination auxquelles peuvent avoir droit la Compagnie concessionnaire ou ceux aux droits desquels elle se trouve

ART. 2. — *Cession du matériel d'exploitation et des approvisionnements.*

La Société contractante cède en outre à l'État, qui accepte :

A. Le matériel roulant en usage sur le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, l'outillage de la voie, le matériel, l'outillage et le mobilier des stations, remises, ateliers et bâtiments de toute espèce, le matériel et le mobilier des trains, et, en général, tous les objets mobiliers affectés à l'exploitation de la ligne.

Ce matériel d'exploitation est repris aux inventaires dressés contradictoirement le 31 décembre 1877 et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

La Compagnie contractante a remis à l'État, qui le reconnaît, la convention intervenue le 23 novembre 1877 entre elle et la faillite de la Société des Bassins houillers du Hainaut, convention par laquelle les curateurs de ladite faillite renoncent à toute prétention sur le mobilier, le matériel roulant et autre garnissant le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et ses dépendances.

B. Les approvisionnements de rails, billes, fers, charbon, huile, bois, matériaux et objets divers existant au 31 décembre 1877 sur ledit chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.

Ces approvisionnements sont repris aux relevés estimatifs faits contradictoirement au 31 décembre 1877 et dont une expédition a été déposée au Département des Travaux publics.

ART. 3. — *Entrée en jouissance.*

Les cessions stipulées aux articles 1 et 2 ci-dessus sortiront leurs effets à dater du 1^{er} janvier 1878.

Toutefois, l'Administration des chemins de fer de l'État ne prendra possession du chemin de fer qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

En attendant, l'exploitation s'est faite et continuera à se faire pour compte de l'État par les soins du syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres dont l'organisation a été approuvée par le Ministre des Travaux publics le 31 décembre 1877.

La Société contractante restera exclusivement chargée de tout ce qui restera dû à raison de l'exploitation de son chemin de fer jusqu'au 31 décembre 1877.

II

ART. 4. — *Redevances.*

L'État prendra à sa charge la somme de quatre-vingts francs que la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes s'est engagée à payer annuellement pour une prise d'eau à l'ancien lit de l'Yser par convention passée le 30 décembre 1865 et dont une copie certifiée conforme a été déposée au Département des Travaux publics.

La Société contractante déclare expressément que le chemin de fer cédé n'est grevé d'aucune autre rente ou redevance au profit de tiers.

ART. 5. — *Titres de propriété. — Plan cadastral. — Bornage.*

La Société contractante remettra au Gouvernement, sur inventaire, tous les titres de propriété des immeubles faisant partie du domaine du chemin de fer et ses dépendances.

Elle lui remettra en même temps le plan cadastral de ces propriétés et les procès-verbaux du bornage contradictoire qui en a été fait.

La remise des titres préindiqués aura lieu contre récépissés et ils seront restitués à la Société dans le cas où la cession ne serait pas approuvée par les Chambres.

Le Gouvernement se réserve de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires dans le cas où une partie des titres de propriété ne serait pas produite par la Société.

ART. 6. — *Plans et documents divers.*

La Société contractante remettra également à l'État, dans le délai d'un mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention, les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer, les plans des passages à niveau, des détournements de chemins et cours d'eau, etc., les plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie, ainsi que tous les documents se rapportant à la construction du chemin de fer, le tout sur inventaire.

ART. 7. — *Parties de chemins de fer et stations communes.*

La Société contractante a remis au Gouvernement, qui le reconnaît :

1° La convention réglant l'usage en commun de la station de Lichtervelde et la répartition des dépenses d'exploitation de cette station.

La correspondance constatant contradictoirement la part pour laquelle la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et celle des chemins

de fer de la Flandre occidentale sont intervenues dans les dépenses de premier établissement de la station de Lichtervelde.

2° La convention réglant l'usage en commun de la station de Cortemarck, la répartition des dépenses d'exploitation de cette station, ainsi que la part pour laquelle la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et celle du chemin de fer d'Ostende à Armentières sont intervenues dans les dépenses de premier établissement de ladite station.

3° La convention réglant l'usage en commun de la station de Dixmude et de la partie de 2,153 mètres de voies du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes empruntée par le chemin de fer de Dixmude à Nieupoort; la répartition des dépenses d'exploitation et d'entretien de cette station et de cette partie de voie communes ainsi que la part pour laquelle la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et de l'Ouest de la Belgique sont intervenues dans les dépenses de premier établissement des installations communes.

4° La convention réglant l'usage en commun de la station de Furnes, la répartition des dépenses d'exploitation de cette station, ainsi que la part pour laquelle la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et celle du chemin de fer de Dunkerque à Furnes sont intervenues dans les dépenses de premier établissement de ladite station.

III.

ART. 8. — *Prix des cessions.*

Pour indemniser la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes des obligations qui résultent pour elle du présent contrat, l'État lui payera la somme de quatre millions quatre cent soixante-dix-neuf mille neuf cents francs en titres de la Dette publique à 4 p. ‰, au pair, avec jouissance à partir du 1^{er} janvier 1878.

La division en coupures des titres sera réglée de commun accord.

Le cas échéant, l'État retiendra les titres qu'il jugera nécessaires par application du dernier alinéa de l'article 5 ci-dessus.

Préalablement à toute remise de titres, la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes fournira au Gouvernement telles justifications et telles garanties qu'il jugera utiles pour sauvegarder les intérêts des tiers.

ART. 9. — *Dissolution de la Société anonyme.*

La Société contractante procédera à sa liquidation immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention et sera dissoute après la remise intégrale par le Trésor des titres dont il s'agit à l'article précédent et leur répartition entre les ayants-droit.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation et les actions remboursées seront remises à l'État.

ART. 10. — *Approbation des Chambres.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des Chambres.
Elle sera considérée comme nulle et non avenue, si cette approbation n'est pas obtenue avant le 10 juin 1878.

ART. 11. — *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2 20 c.

Fait en double, à Bruxelles, le 15 avril 1878.

A. BEERNAERT.

J. MALOU.

DE BREYNE-PEELLAERT.

NARC. ABLAY DE PERCEVAL.

DAUTRICOURT-WOETS.

ANNEXE N° 2.

CONVENTION.

Entre l'État belge représenté par MM. JULES MALOU, Ministre des Finances, et AUGUSTE BEERNAERT, Ministre des Travaux publics, d'une part ;

Et la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, représentée par MM. JOSEPH VAN BRANTEGHEM et VICTOR MASY, respectivement administrateur délégué et administrateur provisoire de la dite Compagnie, agissant ensuite des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, tenue le 12 février 1878, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

I.

ART. 1^{er}. — *Cession des chemins de fer.*

La Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits afférents aux concessions des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe, de Blankenberghe à Heyst, de Thielt à Lichtervelde et de Bruges à Waereghem par Thielt.

Les concessions des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe et de Blankenberghe à Heyst ont été octroyées respectivement par les arrêtés royaux du 21 décembre 1861 et du 14 juin 1866.

Le chemin de fer de Thielt à Lichtervelde a fait l'objet des arrêtés royaux des 22 août 1864, 10 mars 1870 et 8 avril 1871.

Le chemin de fer de Bruges à Waereghem a fait l'objet des arrêtés royaux des 6 septembre 1867 et 10 septembre 1868.

Par l'effet de cette cession l'État sera subrogé à tous les droits de la Société contractante pour en jouir, à son profit exclusif, tout comme si les concessions qui en font l'objet avaient pris fin par l'expiration du terme qui leur est assigné.

La ligne de Bruges à Heyst sera livrée à l'Administration des chemins de fer de l'État en même temps que ses raccordements, stations, gares, magasins, ateliers, bureaux, habitations, télégraphes. terrains et généralement toutes

autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination auxquelles peuvent avoir droit la Compagnie concessionnaire ou ceux aux droits desquels elle se trouve.

Les terrains acquis, les travaux exécutés et les matériaux approvisionnés pour la construction du chemin de fer de Thielt à Lichtervelde, seront livrés à l'État tels qu'ils sont décrits au relevé dressé contradictoirement en février 1878, et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

ART. 2. — *Cession du matériel d'exploitation et des approvisionnements.*

La Société contractante cède en outre à l'État, qui accepte :

A. Le matériel roulant en usage sur la ligne de Bruges à Heyst, l'outillage de la voie, le matériel, l'outillage et le mobilier des stations, remises, ateliers et bâtiments de toute espèce, le matériel et le mobilier des trains et en général tous les objets mobiliers affectés à l'exploitation de la ligne.

Ce matériel, mobilier et outillage sont repris aux inventaires dressés contradictoirement le 31 décembre 1877, et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

B. Les approvisionnements de rails, billes, fers, charbon, huile, bois, matériaux et objets divers existant au 31 décembre 1877 sur la dite ligne de Bruges à Heyst.

Ces approvisionnements sont repris aux relevés estimatifs faits contradictoirement au 31 décembre 1877, et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

ART. 3. — *Entrée en jouissance.*

Les cessions stipulées aux articles 1 et 2 ci-dessus sortiront leurs effets à dater du 1^{er} janvier 1878.

Toutefois, l'État ne prendra possession de ce qui lui est cédé qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

En attendant, la Société contractante veillera, sous sa responsabilité, à la conservation des travaux faits et des matériaux approvisionnés pour la construction du chemin de fer de Thielt à Lichtervelde.

De même, l'exploitation de la ligne de Bruges à Heyst continuera à se faire comme elle se fait actuellement, pour compte de l'État par les soins du syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres dont l'organisation a été approuvée par le Ministre des Travaux publics le 31 décembre 1877.

La Société contractante restera exclusivement chargée de tout ce qui restera dû à raison de l'exploitation de la ligne de Bruges à Heyst jusqu'au 31 décembre 1877.

II.

ART. 4. — *Redevances.*

La Société contractante déclare expressément que les chemins de fer cédés ne sont grevés d'aucune rente ou redevance au profit de tiers.

ART. 5. — *Titres de propriété. — Plan cadastral. — Bornage.*

La Société contractante remettra au Gouvernement, sur inventaire, tous les titres de propriété des immeubles faisant partie du domaine des chemins de fer cédés et de leurs dépendances.

Elle lui remettra en même temps le plan cadastral de ces propriétés et les procès-verbaux du bornage contradictoire qui en a été fait.

Le Gouvernement se réserve de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires dans le cas où une partie des titres de propriété ne serait pas produite par la Société.

ART. 6. — *Plans et documents divers.*

La Société contractante remettra également à l'État, dans le délai d'un mois, à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention, les plans du tracé et du profil en long des chemins de fer cédés, les plans des passages à niveau, des détournements de chemins et cours d'eau, etc.; les plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie, ainsi que tous les documents se rapportant à la construction des chemins de fer, le tout sur inventaire.

ART. 7. — *Partie de chemin de fer et station communes.*

L'État déclare libérer la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe des obligations auxquelles elle avait encore à satisfaire du chef des travaux de premier établissement de la station de Bruges et en ce qui concerne la construction d'une troisième voie aux abords de cette station.

III.

ART. 8. — *Remboursement des obligations émises par la Compagnie.*

La Société contractante s'engage à rembourser les obligations qu'elle a émises et à justifier de l'adhésion des porteurs de ces titres à ce remboursement.

Le remboursement s'effectuera dans un délai de deux mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention.

ART. 9. — *Prix des cessions.*

Pour indemniser la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe des obligations qui résultent pour elle du présent contrat, l'État lui payera la somme de trois millions sept cent cinquante deux mille quatre cents francs en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair avec jouissance à partir du 1^{er} janvier 1878.

La division en coupures de ces titres sera réglée de commun accord.

ART. 10. — *Délivrance des titres.*

Préalablement à toute délivrance de titres, la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe remettra les actions constituant son capital social au Gouvernement et lui fournira telles justifications et telles garanties qu'il jugera utiles pour sauvegarder les intérêts des tiers.

La délivrance des titres par le Trésor sera faite successivement et proportionnellement à l'extinction des charges sociales, mais sans que le capital des titres à délivrer chaque fois puisse être inférieur à cent mille francs.

Une partie de ces titres représentant une valeur de trois cent mille trois cent soixante-dix francs sera retenue par le Gouvernement, en attendant la solution que recevra la contestation élevée entre la Société contractante et la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, au sujet de la propriété du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, etc., affectés à l'exploitation de la ligne de Bruges à Heyst.

S'il était décidé que ce matériel, mobilier et outillage appartiennent en tout ou en partie à la dite Société faillie, le Gouvernement les lui remettra et la partie correspondante du prix ne sera point payée.

Le cas échéant, l'État retiendra également les titres qu'il jugera nécessaires par application du dernier alinéa de l'article 5 ci-dessus.

ART. 11. — *Dissolution de la Société anonyme.*

La Société contractante procédera à sa liquidation immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention; elle sera dissoute après la remise intégrale par le Trésor des titres dont il s'agit aux articles 9 et 10 ci-dessus et leur attribution aux ayants droit ainsi que le règlement des contestations pendantes entre elle et la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation sera remise à l'État.

ART. 12. — *Approbation des Chambres.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des Chambres.
Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas obtenue avant le 10 juin 1878.

ART. 13. — *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2.20.

Fait en double à Bruxelles, le 20 avril 1878.

J. VAN BRANTEGHEM.

V. MASY.

A. BEERNAERT.

J. MALOU.

ANNEXE N° 5.

CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par MM. JULES MALOU, Ministre des Finances et AUGUSTE BEERNAERT, Ministre des Travaux publics, d'une part;

Et la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Selzaete, représentée par M. le baron SNOY, président, et M. DUMON, administrateur, agissant ensuite des résolutions de l'assemblée générale extraordinaire du 25 février 1878 et des pouvoirs à eux conférés par le conseil d'administration le 15 avril 1878, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

I.

ARTICLE 1^{er}. — *Cession des chemins de fer.*

La Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Selzaete cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits afférents aux concessions des chemins de fer de Lokeren à Selzaete et de Selzaete à Assenede, octroyées par les arrêtés royaux des 10 juin 1864 et 25 août 1868.

Par l'effet de cette cession, l'État sera subrogé à tous les droits de la Société contractante pour en jouir, à son profit exclusif, tout comme si les concessions des chemins de fer qui en font l'objet avaient pris fin par l'expiration du terme qui leur est assigné.

La ligne de Lokeren à Assenede sera livrée à l'Administration des chemins de fer de l'État en même temps que ses raccordements, stations, gares, magasins, ateliers, bureaux, habitations, télégraphes, terrains et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination auxquelles peuvent avoir droit la Société concessionnaire ou ceux aux droits desquels elle se trouve.

ART. 2. — *Cession des approvisionnements.*

La Société contractante cède en outre à l'État, qui accepte, les approvisionnements de rails, billes, fers, charbon, huile, bois, matériaux et objets divers existant au 31 décembre 1877 sur les chemins de fer cédés.

Ces approvisionnements sont repris aux relevés estimatifs faits contradictoirement au 31 décembre 1877 et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

ART. 3. — *Matériel d'exploitation.*

La cession à l'État de tout ou partie du matériel roulant en usage sur les chemins de fer cédés, l'outillage de la voie, le matériel et le mobilier des trains, le matériel, l'outillage et le mobilier des stations, remises, ateliers et bâtiments de toute espèce affectés à l'exploitation desdits chemins de fer, fera l'objet d'un arrangement spécial, si la Société contractante établit que le matériel, le mobilier et l'outillage, objet de cette cession éventuelle, sont sa propriété.

Dans ce cas le prix de ce matériel, mobilier et outillage sera établi d'après l'expertise contradictoire qui en a été faite en exécution de la convention intervenue le 2 février 1877 entre la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et les Sociétés concessionnaires des chemins de fer qui constituaient son réseau dans les Flandres, expertise qui s'élève en total à la somme de cent dix-neuf mille six cent et neuf francs et neuf centimes.

En attendant, l'usage du matériel d'exploitation aura lieu aux conditions de la convention précitée du 2 février 1877, ou sera réglé à nouveau, s'il y a lieu, à l'intervention de la Société faillie.

ART. 4. — *Cession des annuités dues par la Compagnie du chemin de fer de Dendre-Waes.*

La Société contractante cède également à l'État les annuités qui lui sont dues par la Compagnie du chemin de fer de Dendre-Waes en exécution de la convention intervenue entre elle et ladite Compagnie, le 2 janvier 1864.

Par convention intervenue le 1^{er} juin 1877 entre les dites sociétés, ces annuités ont été capitalisées à la somme de 701,600 francs en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair, avec jouissance d'intérêt au 1^{er} mai 1877, titres que le Gouvernement avait à remettre à la Société contractante.

ART. 5. — *Entrée en jouissance.*

Les cessions stipulées aux articles 1, 2 et 4 ci-dessus sortiront leurs effets à dater du 1^{er} janvier 1878.

Toutefois, l'Administration des chemins de fer de l'État ne prendra possession de la ligne de Lokeren à Assenede qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

En attendant, l'exploitation s'est faite et continuera à se faire pour compte de l'État par les soins du syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres dont l'organisation a été approuvée par le Ministre des Travaux publics le 31 décembre 1877.

La Société contractante restera exclusivement chargée de tout ce qui restera dû à raison de l'exploitation du chemin de fer jusqu'au 31 décembre 1877.

Elle aura la jouissance des intérêts jusqu'au 31 décembre 1877 des titres de la Dette publique dont il s'agit à l'article précédent.

II.

ART. 6. — *Redevances.*

La Société contractante déclare expressément que le chemin de fer cédé n'est grevé d'aucune rente ou redevance au profit de tiers.

ART. 7. — *Titres de propriété. — Plan cadastral. — Bornage.*

La Société contractante remettra au Gouvernement, sur inventaire, tous les titres de propriété des immeubles faisant partie du domaine des chemins de fer cédés et de leurs dépendances.

Elle lui remettra, en même temps, le plan cadastral de ces propriétés et les procès-verbaux du bornage contradictoire qui en a été fait.

Le Gouvernement se réserve de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires dans le cas où une partie des titres de propriété ne serait pas produite par la Société.

ART. 8. — *Plans et documents divers.*

La Société contractante remettra également à l'État dans le délai d'un mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention, les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer, les plans des passages à niveau, des détournements de chemins et cours d'eau, etc...; les plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie ainsi que tous les documents se rapportant à la construction du chemin de fer, le tout sur inventaire.

ART. 9. — *Stations communes.*

La Société contractante a remis au Gouvernement qui le reconnaît :

1^o La convention réglant l'usage en commun ainsi que la répartition des dépenses d'exploitation de la station de Lokeren du chemin de fer d'Anvers

à Gand et fixant la part d'intervention du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas dans les travaux de premier établissement de cette station.

2^o Les conventions réglant l'usage en commun de la station de Selzaete, la répartition des dépenses d'exploitation de cette station ainsi que la part pour laquelle la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas et celle du chemin de fer de Gand à Terneuzen sont intervenues dans les dépenses de premier établissement de ladite station.

3^o Les conventions réglant l'usage en commun des stations de Moerbeke et d'Assenede, la répartition des dépenses d'exploitation de ces stations, ainsi que les parts pour lesquelles la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas et celle du chemin de fer d'Écclou à Anvers sont intervenues dans les dépenses de premier établissement desdites stations.

Le Gouvernement déclare libérer la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas, à partir du 1^{er} janvier 1878, des obligations qui lui incombent en ce qui concerne la station de Lokeren commune aux chemins de fer de l'État et de Lokeren à Selzaete.

III.

ART. 10. — *Remboursement des obligations par la Compagnie.*

La Société contractante s'engage à rembourser les obligations qu'elle a émises et à justifier de l'adhésion des porteurs de ces titres à ce remboursement.

Le remboursement s'effectuera dans un délai de deux mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention.

ART. 11. — *Prix des cessions.*

Pour indemniser la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas des obligations qui résultent pour elle du présent contrat, l'État lui payera la somme d'un million trois cent quarante-six mille deux cents francs en titres de la Dette publique à 4 p. %, au pair, avec jouissance à partir du 1^{er} janvier 1878.

La division en coupures des titres sera réglée de commun accord.

ART. 12. — *Délivrance des titres.*

Préalablement à toute délivrance de titres, la Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas remettra les actions constituant son capital social au Gouvernement et lui fournira telles justifications et telles garanties qu'il jugera utiles pour sauvegarder les intérêts des tiers.

La délivrance des titres par le Trésor sera faite successivement et proportionnellement à l'extinction des charges sociales, mais sans que le capital à délivrer puisse être inférieur chaque fois à cent mille francs.

Le cas échéant, l'État retiendra les titres qu'il jugera nécessaires par application du dernier alinéa de l'article 7 ci-dessus.

ART. 15. — *Dissolution de la Société anonyme.*

La Société contractante procédera à sa liquidation immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention et sera dissoute après la remise intégrale par le Trésor des titres dont il s'agit aux articles 11 et 12 ci-dessus et leur attribution aux ayants-droit, ainsi que le règlement des contestations pendantes entre elle et la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation sera remise à l'État.

ART. 14. — *Approbation des Chambres.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des Chambres.

Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas obtenue avant le 10 juin 1878.

ART. 13. — *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2 20 c.

Fait en double à Bruxelles le 20 avril 1878.

Bon CH. SNOY.

A. DUMON.

A. BEERNAERT.

J. MALOU.

ANNEXE N^o 4.


CONVENTION.



Entre l'État belge, représenté par MM. JULES MALOU, Ministre des Finances, et AUGUSTE BEERNAERT, Ministre des Travaux publics, d'une part; et la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer d'Eecloo à Anvers, représentée par MM. JOSEPH VAN BRANTEGHEM et VICTOR MASY, respectivement administrateur délégué et administrateur provisoire, agissant en suite d'une délibération du conseil d'administration en date du 20 avril 1878, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

I.

ART. 1^{er}. — *Cession du chemin de fer.*

La Compagnie du chemin de fer d'Eecloo à Anvers cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits afférents à la concession du chemin de fer d'Eecloo à Anvers, octroyée par arrêté royal du 2 mars 1867.

Par l'effet de cette cession, l'État sera subrogé à tous les droits de la Société contractante pour en jouir, à son profit exclusif, tout comme si la concession du chemin de fer qui en fait l'objet avait pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Les parties de chemin de fer actuellement en exploitation sont les suivantes :

Les sections d'Eecloo à Assenede et de Moerbeke à St-Gilles (Waes).

Ces sections seront livrées à l'Administration des chemins de fer de l'État en même temps que leurs raccordements, stations, gares, magasins, ateliers, bureaux, habitations, télégraphes, terrains et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination auxquelles peuvent avoir droit la Compagnie concessionnaire ou ceux aux droits desquels elle se trouve.

ART. 2. — *Cession des approvisionnements.*

La Société contractante cède en outre à l'État, qui accepte, les approvisionnements de rails, billes, fers, charbon, huile, bois, matériaux et objets divers existant au 31 décembre 1877 sur le chemin de fer cédé.

Ces approvisionnements sont repris aux relevés estimatifs faits contradictoirement au 31 décembre 1877 et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

ART. 3. — *Matériel d'exploitation.*

La cession à l'État de tout ou partie du matériel roulant en usage sur le chemin de fer cédé, de l'outillage de la voie, du matériel et du mobilier des trains, du matériel, de l'outillage et du mobilier des stations, remises, ateliers et bâtiments de toute espèce, affectés à l'exploitation dudit chemin de fer, fera l'objet d'un arrangement spécial, si la Société contractante établit que le matériel, le mobilier et l'outillage, objet de cette cession éventuelle, sont sa propriété.

Dans ce cas, le prix de ce matériel, mobilier et outillage sera établi d'après l'expertise contradictoire qui en a été faite, en exécution de la convention intervenue le 2 février 1877, entre la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et les Sociétés concessionnaires des chemins de fer qui constituaient son réseau dans les Flandres, expertise qui s'élève en total à la somme de cent huit mille huit cent soixante et un francs soixante et quatre centimes.

En attendant, l'usage du matériel d'exploitation aura lieu aux conditions de la convention précitée du 2 février 1877 ou sera réglé à nouveau, s'il y a lieu, à l'intervention de la Société faillie.

ART. 4. — *Entrée en jouissance.*

Les cessions stipulées aux articles 1 et 2 ci-dessus sortiront leurs effets à dater du 1^{er} janvier 1878.

Toutefois, l'Administration des chemins de fer de l'État ne prendra possession des sections actuellement en exploitation d'Eecloo à Assenede et de Moerbeke à St-Gilles (Waes), qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

En attendant, l'exploitation s'est faite et continuera à se faire pour compte de l'État, par les soins du syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres dont l'organisation a été approuvée par le Ministre des Travaux publics le 31 décembre 1877.

La Société contractante restera exclusivement chargée de tout ce qui restera dû à raison de l'exploitation de son chemin de fer jusqu'au 31 décembre 1877.

II.

ART. 5. — *Redevances.*

La Société contractante déclare expressément que le chemin de fer cédé n'est grevé d'aucune rente ou redevance au profit de tiers.

ART. 6. — *Titres de propriété. — Plan cadastral. — Bornage.*

La Société contractante remettra au Gouvernement, sur inventaire, tous les titres de propriété des immeubles faisant partie du domaine du chemin de fer et ses dépendances.

Elle lui remettra en même temps le plan cadastral de ces propriétés et les procès-verbaux du bornage contradictoire qui en a été fait.

Le Gouvernement se réserve de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires dans le cas où une partie des titres de propriété ne serait pas produite par la Société.

ART. 7. — *Plans et documents divers.*

La Société contractante remettra également à l'État, dans le délai d'un mois, à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention, les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer, les plans des passages à niveau, des détournements de chemins et cours d'eau, etc.; les plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie, ainsi que tous les documents se rapportant à la construction du chemin de fer, le tout sur inventaire.

ART. 8. — *Stations communes.*

La Société contractante a remis au Gouvernement, qui le reconnaît :

1^o La convention relative à l'appropriation de la station d'Eecloo du chemin de fer d'Eecloo à Gand au service commun de ce chemin de fer et de celui d'Eecloo à Anvers ;

2^o La convention réglant l'usage en commun de la dite station et la répartition de ses frais d'exploitation ;

3^o Les conventions réglant l'usage en commun des stations d'Assenede et de Moerbeke, la répartition des dépenses d'exploitation de ces stations ainsi que les parts pour lesquelles la Société du chemin de fer d'Eecloo à Anvers et celle du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas sont intervenues dans les dépenses de premier établissement des dites stations ;

4^o La convention réglant l'usage en commun de la station de Saint-Gilles (Waes), la répartition des dépenses d'exploitation de cette station ainsi que

la part pour laquelle la Société du chemin de fer d'Eccloo à Anvers et celle du chemin de fer de Malines à Terneuzen sont intervenues dans les dépenses de premier établissement de la dite station.

III.

ART. 9. — *Remboursement des obligations émises par la Compagnie.*

La Société contractante s'engage à rembourser les obligations qu'elle a émises et à justifier de l'adhésion des porteurs de ces titres à ce remboursement.

Le remboursement s'effectuera dans un délai de deux mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention.

ART. 10. — *Prix des cessions.*

Pour indemniser la Société du chemin de fer d'Eccloo à Anvers des obligations qui résultent pour elle du présent contrat, l'État lui payera la somme d'un million cinq cent sept mille six cents francs en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair avec jouissance à partir du 1^{er} janvier 1878.

La division en coupures de ces titres sera réglée de commun accord.

ART. 11. — *Délivrance des titres.*

Préalablement à toute délivrance de titres, la Société du chemin de fer d'Eccloo à Anvers remettra les actions constituant son capital social au Gouvernement et lui fournira telles justifications et telles garanties qu'il jugera utiles pour sauvegarder les intérêts des tiers.

La délivrance des titres par le Trésor sera faite successivement et proportionnellement à l'extinction des charges sociales, mais sans que le capital des titres à délivrer puisse être inférieur chaque fois à cent mille francs. Le cas échéant, l'État retiendra les titres qu'il jugera nécessaires par application du dernier alinéa de l'article 6 ci-dessus.

ART. 12. *Dissolution de la Société anonyme.*

La Société contractante procédera à sa liquidation immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention; elle sera dissoute après la remise intégrale par le Trésor des titres dont il s'agit aux articles 10 et 11 ci-dessus et leur attribution aux ayants-droit ainsi que le règlement des contestations pendantes entre elle et la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation sera remise à l'État.

ART. 13. — *Approbation des actionnaires.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des actionnaires de la Société anonyme, convoqués, à cet effet, en assemblée générale conformément aux statuts.

En cas d'approbation, cette Assemblée nommera les liquidateurs, et déterminera la forme et le mode de la liquidation de la Société.

ART. 14. — *Approbation des Chambres.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des Chambres.

Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas obtenue avant le 10 juin 1878.

ART. 15. *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2 20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 20 avril 1878.

J. VAN BRANTEGHEM.

V. MASY.

A. BEERNAERT.

J. MALOU.

ANNEXE N° 5.

PROJET DE CONVENTION.

Entre l'État belge, représenté par MM. JULES MALOU, Ministre des Finances et AUGUSTE BEERNAERT, Ministre des Travaux publics, d'une part; et la Société anonyme dite: Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières, représentée par

agissant ensuite de

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

1.

ART. 1^{er}. — *Cession du chemin de fer.*

La Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits afférents à la concession du chemin de fer d'Ostende à la frontière de France dans la direction d'Armentières avec embranchement de Warneton à Comines, octroyée par arrêté royal du 23 mai 1864.

Par l'effet de cette cession, l'État sera subrogé à tous les droits de la Société contractante pour en jouir, à son profit exclusif, tout comme si la concession du chemin de fer qui en fait l'objet avait pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Les parties de chemin de fer actuellement en exploitation sont les suivantes :

La section d'Ostende à Thourout;

Les sections de Thourout à Cortemarck et de Cortemarck à Ypres;

La section de Warneton à la frontière et l'embranchement de Comines à Warneton.

Ces sections et cet embranchement seront livrés à l'Administration des chemins de fer de l'État en même temps que leurs raccordements, stations,

gares, magasins, ateliers, bureaux, habitations, télégraphes, terrains et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination auxquelles peuvent avoir droit la Compagnie contractante ou ceux aux droits desquels elle se trouve.

ART. 2. — *Cession des approvisionnements.*

La Société contractante cède également à l'État, qui accepte, les approvisionnements de rails, billes, fers, charbon, huile, bois, matériaux et objets divers existant au 31 décembre 1877 sur le chemin de fer cédé.

Ces approvisionnements sont repris aux relevés estimatifs faits contradictoirement au 31 décembre 1877 et dont une expédition est déposée au Département des Travaux publics.

ART. 3. — *Matériel d'exploitation.*

La cession à l'État de tout ou partie du matériel roulant en usage sur les sections actuellement en exploitation, l'outillage de la voie, le matériel et le mobilier des trains, le matériel, l'outillage et le mobilier des stations, remises, ateliers et bâtiments de toute espèce, affectés à l'exploitation du chemin de fer, la partie française exceptée, fera l'objet d'un arrangement spécial, si la Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières établit que le matériel, le mobilier et l'outillage, objet de cette cession éventuelle, sont sa propriété.

Dans ce cas, le prix de ce matériel, mobilier et outillage sera établi d'après l'expertise contradictoire qui en a été faite en exécution de la convention intervenue le 2 février 1877 entre la Société faillie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et les Sociétés concessionnaires des chemins de fer qui constituaient son réseau dans les Flandres, expertise qui s'élève en total à la somme de cinq cent trente-trois mille trente-six francs seize centimes.

En attendant, l'usage du matériel d'exploitation aura lieu aux conditions de la convention précitée du 2 février 1877 ou sera réglé à nouveau, s'il y a lieu, à l'intervention de la Société faillie.

ART. 4. — *Entrée en jouissance.*

Les cessions stipulées aux articles 1 et 2 ci-dessus sortiront leurs effets à dater du 1^{er} janvier 1878.

Toutefois, l'Administration des chemins de fer de l'État ne prendra possession du chemin de fer qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention.

En attendant, l'exploitation s'est faite et continuera à se faire pour compte de l'État par les soins du syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres dont l'organisation a été approuvée par le Ministre des Travaux publics le 31 décembre 1877.

La Société contractante restera exclusivement chargée de tout ce qui restera dû à raison de l'exploitation de son chemin de fer jusqu'au 31 décembre 1877.

II.

ART. 5. — *Redevances*

La Société contractante déclare expressément que le chemin de fer cédé n'est grevé d'aucune rente ou redevance au profit de tiers.

ART. 6. — *Titres de propriété. — Plan cadastral. — Bornage.*

La Société contractante remettra au Gouvernement, sur inventaire, tous les titres de propriété des immeubles faisant partie du domaine du chemin de fer et ses dépendances.

Elle lui remettra en même temps le plan cadastral de ces propriétés et les procès-verbaux du bornage contradictoire qui en a été fait.

Le Gouvernement se réserve de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires dans le cas où une partie des titres de propriété ne serait pas produite par la Société.

ART. 7. — *Plans et documents divers.*

La Société contractante remettra également à l'État, dans le délai d'un mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention, les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer, les plans des passages à niveau, des détournements de chemins et cours d'eau, etc ; les plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie, ainsi que tous les documents se rapportant à la construction du chemin de fer, le tout sur inventaire.

ART. 8. — *Parties de chemins de fer et stations communes.*

La Société contractante a remis au Gouvernement, qui le reconnaît :

1° Les conventions réglant l'usage en commun des stations de Thourout, d'Ypres et de Comines et la répartition des dépenses d'exploitation de ces stations ;

2° La correspondance constatant contradictoirement le coût total des stations communes de Thourout, d'Ypres et de Comines et la part pour laquelle la Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières et les autres compagnies intervenantes ont contribué à ces dépenses ;

3° La convention réglant l'usage en commun de la station de Cortemarek, la répartition des dépenses d'exploitation de cette station et la part pour

laquelle la Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières et celle du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes sont intervenues dans les dépenses de premier établissement de ladite station.

L'État déclare libérer la Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières des obligations auxquelles elle avait encore à satisfaire du chef des travaux de premier établissement de la station d'Ostende et des abords de cette station.

III.

ART. 9. — *Remboursement des obligations émises par la Compagnie.*

La Société contractante s'engage à rembourser les obligations qu'elle a émises et à justifier de l'adhésion des porteurs de ces titres à ce remboursement.

Le remboursement s'effectuera dans un délai de deux mois à partir de la date de la loi qui portera approbation de la présente convention.

ART. 10. — *Prix des cessions.*

Pour indemniser la Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières des obligations qui résultent pour elle du présent contrat, l'État lui payera la somme de quatre millions six cent cinquante et un mille cent francs, en titres de la Dette publique à 4 p. % au pair avec jouissance à partir du 1^{er} janvier 1878.

La division en coupures des titres sera réglée de commun accord.

ART. 11. — *Délivrance des titres.*

Préalablement à toute délivrance de titres, la Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières remettra les actions constituant son capital social au Gouvernement et lui fournira telles justifications et telles garanties qu'il jugera utiles pour sauvegarder les intérêts des tiers.

La délivrance des titres par le Trésor sera faite successivement et proportionnellement à l'extinction des charges sociales, mais sans que le capital des titres à délivrer puisse être inférieur chaque fois à cent mille francs. Le cas échéant, l'État retiendra les titres qu'il jugera nécessaires par application du dernier alinéa de l'article 6 ci-dessus.

ART. 12. — *Dissolution de la Société anonyme*

La Société contractante procédera à sa liquidation immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, elle sera dissoute après la remise intégrale par le Trésor des titres dont il s'agit aux articles 10 et 11 ci-dessus et leur attribution aux ayants-droit, ainsi que

le règlement des contestations pendantes entre elle et la faillite de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Une expédition de l'acte authentique de clôture de la liquidation sera remise à l'État.

ART. 15. — *Approbation des Chambres.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des Chambres.

Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas obtenue avant le 10 juin 1878.

ART. 14. — *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2,20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 1878.

ANNEXE N° 6.

Syndicat d'exploitation pour les lignes des Flandres.

Entre :

1° La *Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*, représentée par administrateurs de cette Compagnie, stipulant de première part;

Et 2° de seconde part :

A. La *Société du chemin de fer de Gand à Terneuzen*, représentée par

B. La *Société du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe*, représentée par

C. La *Société du chemin de fer de Lokeren-Selzaete*, représentée par

D. La *Société du chemin de fer de Furnes-Dunkerque*, représentée par

E. La *Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique*, représentée par

F. La *Société du chemin de fer d'Ecloo à Anvers*, représentée par

Tous les soussignés n'agissant que sous réserve de ratification de la présente convention par l'Assemblée générale de leurs actionnaires, sous réserve en outre pour les contractants de seconde part de la ratification de l'unanimité des créanciers de leurs Compagnies respectives;

Prenant en considération la situation créée pour les Compagnies reprises de seconde part telle qu'elle résulte de la lettre-circulaire de la Compagnie des Bassins houillers, en date du 7 janvier dernier; — la situation de plus en plus précaire de cette Compagnie qui a déjà dû ajourner le paiement de divers coupons d'obligations;

Prenant en considération encore que, si la situation actuelle devait se prolonger, il est fort à craindre que la Compagnie des Bassins houillers,

dont le crédit est notoirement ébranlé, ne soit mise en état de liquidation judiciaire, que les lignes du réseau des Flandres ne soient frappées de la main-mise de l'État et qu'il importe avant tout de prévenir ce danger et de prendre des mesures pour la conservation des voies ferrées, principal gage des créanciers, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie des Bassins houillers continuera, à ses frais exclusifs, l'exploitation du réseau des Flandres, dont font partie les lignes appartenant aux Compagnies contractantes d'autre part ainsi que celles des Compagnies de la Flandre occidentale, de Farnes-Lichtervelde et d'Ostende-Armentières, dont les traités actuels sont maintenus sans modification.

Cette exploitation continuera à se faire, conformément aux traités d'exploitation actuels, sous les seules dérogations stipulées ci-dessous. En conséquence, elle fournira tout matériel roulant, matériaux et mobilier nécessaires et supportera seule tous les frais d'exploitation, toutes les dépenses d'entretien, d'extension, de renouvellement, sans exception ni réserve, et ce sans charge aucune pour les Sociétés ci-dessus dénommées.

ART. 2.

L'exécution de cet engagement sera surveillée par une Commission dont les membres seront nommés par les Compagnies contractantes d'autre part, un pour chacune, plusieurs Compagnies pouvant se faire représenter par la même personne. Ces membres seront rétribués par la Compagnie des Bassins houillers sans que leurs émoluments puissent dépasser pour l'ensemble une somme de 12,300 francs par an.

Cette Commission se réunira au moins une fois par mois dans les bureaux de l'exploitation, et le Directeur de l'exploitation devra concerter avec elle toutes les questions relatives à l'exploitation qui sont de nature à intéresser les contractantes d'autre part.

Tous les employés chargés du contrôle et de la vérification des recettes, comme aussi les commis chargés d'arrêter la répartition des recettes entre les diverses lignes, seront nommés et révoqués par cette Commission et placés directement sous ses ordres.

Elle recouvrera sur la Compagnie des Bassins houillers les appointements payés à ce personnel.

Au cas où le représentant d'une des contractantes d'autre part croirait ses intérêts lésés par une décision de la Compagnie des Bassins houillers ou de la Commission, ce différend serait tranché par arbitres amiables compositeurs sans aucune formalité ni recours d'appel ou de cassation, et ce conformément aux règles de l'équité et suivant l'esprit qui a inspiré la présente convention et non en droit strict.

Le cas échéant, ces arbitres seront nommés par le Président du tribunal de commerce de Bruxelles.

ART. 3.

Toutes les recettes provenant des lignes du réseau des Flandres seront versées directement, par les agents de l'exploitation, à la caisse d'une Banque à désigner par la Commission, au crédit du syndicat.

La Commission veillera à l'exécution rigoureuse de cette clause.

ART. 4.

Pour la rémunérer de ses frais d'exploitation et à titre de forfait, la Compagnie des Bassins houillers recevra 55 p. % de la recette brute des lignes, après déduction des sommes dues pour décompte des services mixtes, en outre, en ce qui concerne la Société de Lokeren-Selzaete, de la part payée par la Société de Dendre-Waes.

Elle aura le droit de retirer, chaque mois, 55 p. % de la recette brute, et ce, sur sa quittance visée par le délégué de la Commission, désigné à cette fin.

ART. 5.

A mesure de l'apurement des décomptes, la Commission transférera au crédit de chaque Compagnie susnommée, dans les livres de la Banque désignée comme il est dit à l'article 4, la part de recettes qui résultera de la ventilation arrêtée par la Commission. Quant aux recettes afférentes aux lignes de la Flandre occidentale, de Furnes-Lichtervelde et d'Ostende-Armentières, elles seront versées au crédit de la Compagnie des Bassins houillers, pour être ultérieurement affectées par celle-ci à l'exécution de ses engagements vis-à-vis de ces Compagnies.

ART. 6.

a) Si la part de 45 p. % de recettes, revenant à chacune des Compagnies susnommées d'autre part, est inférieure aux rentes stipulées dans les contrats actuels d'exploitation, la Compagnie des Bassins houillers versera à la Caisse de la Commission les sommes nécessaires pour qu'il puisse être payé : *A.* à chaque obligation de l'Ouest, 2^e série, une somme de 6 francs ; *B.* à chaque obligation d'Ecloo-Anvers, une somme de 7 francs ; *C.* à chaque obligation de Furnes-Dunkerque, une somme de 8 francs ; *D.* à chaque obligation de Lokeren-Selzaete, une somme de 9 francs ; *E.* à chaque obligation de Bruges-Blankenberghe, une somme de 10 francs ; *F.* à chaque obligation de Gand-Terneuzen, une somme de 12 francs. Pour la différence à concurrence de

15 francs, l'obligataire recevra de la Compagnie des Bassins houillers un script payable sans date.

Cependant, tant que les lignes de Thielt à Lichtervelde et de Bruges à Pitthem ne seront pas livrées à la circulation, la Compagnie des Bassins houillers devra fournir en espèces la somme manquante nécessaire pour attribuer 15 francs à chaque obligation de la Compagnie de Bruges-Blankenberghe, et pour procéder à l'amortissement conformément aux conditions du contrat;

b) Quand la part de recettes d'une Société dépassera la rente fixée par les contrats primitifs d'exploitation, elle sera employée d'abord au remboursement de ses scripts et des obligations sorties aux tirages, et le surplus fera retour au fonds commun pour être réparti comme il sera dit à l'article 7.

ART. 7.

Les excédants de recettes dont il est question à l'article précédent seront répartis entre les lignes dont les parts de recettes sont inférieures aux rentes stipulées par les contrats actuels d'exploitation et ce, au prorata de leur longueur kilométrique.

Les intérêts bonifiés par la Banque à désigner comme il est dit à l'article 5 seront répartis par la Commission en ayant égard aux sommes revenant à chaque Compagnie et aux époques de retrait.

ART. 8.

La Compagnie des Bassins houillers s'engage à ne payer ni intérêt, ni dividende à ses actionnaires tant qu'elle n'aura pas retiré tous les scripts de la circulation.

ART. 9.

La présente convention cessera ses effets dès que la Compagnie des Bassins houillers sera en position de reprendre le service régulier des rentes stipulées dans les traités actuels d'exploitation dont toutes les stipulations restent en vigueur, la présente convention n'étant qu'une mesure conservatoire et les contractants d'autre part réservant formellement tous les droits des tiers quels qu'ils soient.

Il est aussi entendu que la présente convention n'étant qu'une mesure conservatoire, imposée par un péril imminent et par le désir commun à toutes les parties de conjurer ce péril, la Compagnie des Bassins houillers apportera à l'exécution des obligations à elle imposées, la plus entière bonne foi; qu'elle ne peut invoquer, pour régler l'accomplissement de ses obligations, l'article 1162 du Code civil, mais qu'au contraire, elle prendra toutes les mesures possibles pour faciliter à la Commission la vérification, le contrôle et la ventilation des recettes comme aussi elle exploitera aussi bien que d'autres Compagnies bien administrées exploitent des lignes de même importance. Néanmoins, sur toutes les lignes dont la recette brute kilométrique annuelle est

inférieure à 4,000 francs, la Compagnie des Bassins houillers pourra opérer dans le service de l'exploitation telles restrictions, modifications ou réductions qu'elle jugerait utiles et auxquelles l'État ne s'opposerait pas, ce en vue de ramener les dépenses réelles à 55 p. % des recettes.

ART. 10.

Pour le cas où par suite de liquidation judiciaire, la Compagnie des Bassins houillers viendrait à cesser l'exploitation des lignes, telle qu'elle est prévue ci-dessus, chacune des Compagnies ci-dessus dénommées aura la faculté de retenir une quantité du matériel appartenant à cette Compagnie correspondante à la moyenne de ce qui aura été employé sur ses lignes par celle-ci dans le cours de l'année précédente. Chaque Société aura pour l'usage de ce matériel à payer une redevance annuelle calculée à raison de 5 p. % de sa valeur, redevance qui sera acquise à l'omnium et partagée entre toutes les Sociétés au prorata de la longueur kilométrique de leurs lignes. Chaque Société aura à entretenir, à maintenir et à renouveler ce matériel dans l'état où elle l'aura reçu.

A l'expiration des concessions, comme en cas de reprise des lignes par l'État, le matériel qui appartient à la Compagnie des Bassins houillers lui fera retour.

ART. 11.

La présente convention sortira ses effets à titre provisoire, à partir du 1^{er} juillet 1876. Cet état provisoire durera jusqu'au moment où l'on aura recueilli toutes les adhésions indiquées au préambule.

Jusqu'au moment où il en aura été statué autrement, la Commission instituée par l'article 2 sera composée de :

- MM. DUMON, ancien Ministre des Travaux publics, représentant spécialement la Compagnie de *Lokeren-Selzaete* ;
- Le baron SNOY, membre de la Chambre des Représentants, représentant spécialement les Compagnies de l'*Ouest de la Belgique* et de *Dunkerque-Furnes* ;
- JANSENS, inspecteur général des chemins de fer de l'État, représentant spécialement la Compagnie d'*Eecloo-Anvers* ;
- GROVERMAN, avocat à la cour d'appel de Gand, représentant spécialement la Compagnie de *Gand-Terneuzen* ;
- VANDER SPIET, chef de division à la Banque Nationale, représentant spécialement la Compagnie de *Bruges-Blankenberghe*.

ART. 12.

L'adhésion des obligataires au présent traité sera constatée par une estampille portée sur leurs titres.

ANNEXE N° 7.

Entre les Sociétés :

1°

A. La Compagnie du chemin de fer de Gand-Terneuzen, représentée par MM. GROVERMANN et le baron DE SENZEILLE, administrateurs;

B. La Compagnie du chemin de fer de Bruges-Blankenberghe, représentée par MM. le baron DE SENZEILLE et VAN BRANTEGHEM, administrateurs;

C. La Compagnie du chemin de fer de Lokeren-Selzaete, représentée par MM. le baron SNOY, président du Conseil, et GODDYN, directeur-gérant;

D. La Compagnie du chemin de fer de Dunkerque à Furnes, représentée par le baron SNOY;

E. La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, représentée par MM. le baron DE SENZEILLE et VAN BRANTEGHEM, administrateurs;

F. La Compagnie du chemin de fer d'Eccloo-Anvers, représentée par MM. le baron DE SENZEILLE et VAN BRANTEGHEM, administrateurs,

Toutes contractantes de première part;

2°

A. La Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale, représentée par M. R. TEMPLE-FRÈRE, président du Conseil d'administration,

B. La Compagnie des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, représentée par MM. DE BREYNE-PEELLAERT, et ABLAY DE PERCEVAL, administrateurs et GODDYN, directeur-gérant;

C. La Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières, représentée par MM. VAN MONS et H. WILLEMS, administrateurs,

Toutes trois contractantes de seconde part;

La *Compagnie des Bassins houillers*, représentée par M. SIMON PHILIPPART, administrateur délégué,

Contractante de troisième part ;

Les contractantes de première et troisième part ayant reconnu que la convention conclue entre eux, à la date du 30 juin dernier, relativement à l'exploitation des lignes de chemins de fer dont les premières sont concessionnaires, et à laquelle 65,000 obligations environ ont adhéré, devait être soumise à une réglementation nouvelle, tout en laissant intacts les engagements y pris par les Bassins houillers à l'égard des obligataires, les contractantes de deuxième part, ayant, en outre, été appelées à concourir à l'établissement de la situation que cette réglementation consacrerait.

Les parties ont arrêté entre elles la convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

La Société des Bassins houillers du Hainaut ayant déclaré à toutes les autres Compagnies ci-dessus désignées qu'il lui était impossible, à dater du 1^{er} janvier 1877, de continuer l'exploitation des lignes de chemin de fer dont elles sont concessionnaires et dont elle avait pris la location, les Compagnies reconnaissent que le soin de l'intérêt public comme celui de leurs intérêts privés leur commandent d'aviser à des mesures conservatoires destinées à empêcher toute interruption de leur exploitation.

ART. 2.

Dans cette vue chacune desdites Compagnies de première et deuxième part reprend dès à présent la libre disposition de ses lignes respectives, dont la Compagnie des Bassins houillers lui fait relivrance en même temps que du matériel roulant dont il va être parlé ci-après ainsi que de tout le mobilier fixe ou non réparti sur les voies ou dans les stations et du mobilier des stations, avec toutes les dépendances et accessoires qui appartiennent à chacune de ces lignes respectivement et qui sont affectées à son service.

Les Compagnies contractantes de première et deuxième part reconnaissent respectivement en être rentrées en possession à dater de ce jour à minuit et par suite celle des Bassins houillers s'en trouve déchargée.

ART. 3.

La Compagnie des Bassins houillers, comme conséquence des dispositions reprises aux contrats primitifs d'exploitation, a remis aux contractantes de

première et deuxième part tout le matériel roulant en service sur les lignes et qui comme le mobilier fixe ou non, dont il est question à l'article 1^{er}, est affecté à l'exploitation du réseau et nécessaire au service public.

Les Sociétés contractantes de première et deuxième part s'engagent l'une envers l'autre à se partager ce matériel dans la proportion de la moyenne de ce qui en aura été employé sur les lignes de chacune d'elles respectivement, dans le cours de l'année 1873.

Il sera procédé sans retard à cette répartition.

Cependant la Société de la Flandre occidentale reprendra avant tout partage le matériel roulant dont elle est propriétaire, en vertu de l'article 8 et de l'article 10 de la convention du 12 mai 1864 approuvée par arrêté royal.

De même les Compagnies de Lichtervelde à Furnes et de Bruges à Blankenberghe reprendront le matériel dont elles étaient propriétaires au moment où elles ont cédé leur exploitation à la Société anonyme, la Société Générale ou à celle des Bassins Houillers.

Dans la répartition du surplus du matériel, il sera tenu compte des prélèvements que ces Compagnies auront opérés en exécution de ce qui précède, pour la fixation de leur part dans le surplus.

Outre la stipulation spéciale aux trois dernières Sociétés dont il vient d'être parlé, toutes les Sociétés contractantes de première et deuxième part conserveront irrévocablement le matériel qui leur aura été réparti.

En même temps qu'à la répartition, il sera procédé à une évaluation du matériel qu'elle a pour objet dans le but équitable de tenir éventuellement compte de sa valeur à la Compagnie des Bassins houillers, uniquement en compensation, à due concurrence, avec les sommes qui seraient dues par cette dernière en réparation de l'inexécution des contrats de location et sans qu'aucun autre droit puisse lui appartenir du chef dudit matériel.

ART. 4.

Provisoirement et par mesure conservatoire l'exploitation se fera en commun au nom des Compagnies de première et deuxième part, sous la dénomination de Syndicat pour l'exploitation du réseau des Flandres.

ART. 5.

La comptabilité de cette exploitation s'établira à dater du 1^{er} janvier prochain, sans aucun mélange avec l'exploitation antérieure.

ART. 6.

La durée du syndicat sera de quatre mois; à l'expiration de ce délai il pourra être prolongé de l'assentiment de toutes les Compagnies de première et deuxième part, si un régime définitif n'a pu être établi avant cela.

ART. 7.

Le syndicat sera administré par une commission composée de délégués des Compagnies de première et deuxième part, chacune d'elles en nommant un, à moins que plusieurs d'entre elles ne trouvent bon de se faire représenter par la même personne.

Dans ce comité les voix seront réparties de la manière suivante :

La Flandre occidentale, 4 voix.

Chacune des autres Sociétés, 1 voix.

Une somme de 15,000 francs par an sera affectée comme indemnité aux membres du Comité qui se la répartiront en jetons de présence.

Ce Comité se réunira au moins une fois par mois dans les bureaux de l'Administration, et le directeur de l'exploitation devra se concerter avec lui sur toutes les questions relatives à l'exploitation.

ART. 8.

Tous les employés chargés du contrôle et de la vérification des recettes comme aussi les commis chargés d'arrêter la répartition des recettes entre les diverses lignes, seront nommés et révoqués par cette commission et placés directement sous ses ordres.

M. Van den Bogaerde est dès à présent nommé Directeur de l'exploitation, et M. Masy, Directeur de l'Administration centrale pour la durée du syndicat.

ART. 9.

Au cas où le représentant d'une des contractantes de première et deuxième part croirait ses intérêts lésés par une décision de la commission, ce différend serait tranché par arbitres amiables compositeurs sans aucune formalité ni recours d'appel ou de cassation, et ce conformément aux règles de l'équité et suivant l'esprit qui a inspiré la présente convention et non en droit strict.

Le cas échéant, ces arbitres seront nommés par le président du tribunal de commerce de Bruxelles.

ART. 10.

Tout le matériel de la direction, bureaux de l'exploitation et archives relatives aux lignes, objet du présent syndicat, seront remis à cette commission.

ART. 11.

Chaque Compagnie sera créditée et le compte d'exploitation débité d'une somme de 5 p. % l'an, de la valeur du matériel qui lui appartient.

ART. 12.

Les frais d'entretien de ce matériel seront à charge du syndicat pendant toute la durée de celui-ci.

ART. 13.

La Commission dressera, pour chaque Société, un compte spécial de recettes et de dépenses d'exploitation.

Si les recettes encaissées par la commission ne couvrent pas les dépenses de l'exploitation de quelque une des Compagnies contractantes de première ou de deuxième part, celle-ci devra se retirer du syndicat, ou fournir à ses cosyndicataires des garanties dûment agréées par eux.

ART. 14.

Toutes sommes dues, tant pour le passé que pour l'avenir, à l'une des Sociétés pour garanties du minimum d'intérêt ou pour cause semblable ne provenant pas des recettes de l'exploitation, seront directement encaissées par elle, et sans qu'il y ait aucunement lieu d'en tenir compte vis-à-vis du syndicat.

ART. 15.

Il sera fait inventaire et expertise contradictoires des objets d'approvisionnement et d'échange en magasin, où tous ces objets restent, au 31 décembre 1876, sous les conditions suivantes :

1° Le syndicat sera tenu, et il s'oblige par la présente, à rembourser les cautionnements des employés et les traitements et salaires courant de décembre, à concurrence de trois cent cinquante mille francs.

Il sera ultérieurement réglé, au besoin par voie d'arbitrage, entre les Sociétés contractantes de première et deuxième part dans quelle proportion chacune desdites Sociétés contribuera sur le payement de ces 350,000 francs, qui entretemps seront payés sur les recettes.

2° Le surplus de l'estimation, s'il y en a, des objets d'approvisionnement et d'échange, après la somme de trois cent cinquante mille francs ci-dessus, sera porté par le syndicat au crédit des Sociétés de la Flandre occidentale, de Lichtervelde-Furnes et d'Ostende-Armentières en compensation et dans la proportion de la part qu'elles auraient eue dans les recettes de l'exploitation depuis le 30 juin 1876.

Les termes de payements seront réglés, au besoin, par voie d'arbitrage.

ART. 16.

Le Comité établi par l'article 7 sera composé de la manière suivante :

M. GROVERMAN pour la *Compagnie du chemin de fer de Gand-Terneuzen*.

M. VANDER SPIET pour la *Compagnie du chemin de fer de Bruges-Blankenberghe*.

M. A. DUMON pour la *Compagnie du chemin de fer de Lokeren-Selzaete*.

M. le baron SNOY pour la *Compagnie du chemin de fer de Dunkerque à Furnes*.

M. WILMART pour la *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique*.

M. VAN BRANTEGHEM pour la *Compagnie du chemin de fer d'Eecloo-Anvers*.

M. CHANTRELL pour la *Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale*.

M. GODDYN pour la *Compagnie des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes*.

M. H. WILLIAMS pour la *Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières*.

Chaque membre de la commission pourra se faire assister d'un second délégué, mais celui-ci n'aura que voix consultative sans frais pour le syndicat.

Le Comité fera les décomptes des recettes entre toutes les Compagnies et chacune, à l'aide de sa part, fera le service des charges qui lui incombent, sans solidarité entre elles

ART. 17.

Tout en conservant contre la Compagnie des Bassins houillers leurs droits entiers, tels qu'ils résultent des contrats primitifs d'exploitation, les autres Compagnies soussignées s'abstiendront contre elle de toute mesure conservatoire ou coercitive, moyennant, bien entendu, le maintien par elle de l'exécution ponctuelle des présentes, et sauf le cas où les droits desdites autres soussignées se trouveraient en conflit avec des tiers.

Il est nommément bien entendu que les Compagnies de première et deuxième part pourront comme tous autres créanciers faire valoir leurs droits vis-à-vis de la liquidation des Bassins houillers.

ART. 18.

A l'expiration des concessions, comme en cas de reprise des lignes par l'État, la Compagnie des Bassins houillers, à la condition d'acquitter toutes

les sommes qu'elle devrait aux Sociétés intéressées, pour la pleine et entière exécution des engagements qu'elle avait pris envers elles dans les contrats de location, recevra le prix de tout le matériel, lequel prix devrait lui appartenir en exécution desdits contrats.

ART. 19.

La présente convention ne sera soumise en tant que de besoin à l'approbation des assemblées générales des diverses Compagnies contractantes et ne sera définitive quant aux contractantes de première et deuxième part, qu'après avoir obtenu du Gouvernement la déclaration qu'il n'y fait pas objection et cela spécialement au point de vue des garanties de minimum d'intérêts.

Toutefois et tous droits saufs, elle sera provisoirement exécutée à titre de mesure conservatoire.

Fait en dix originaux, le 31 décembre 1876.

ANNEXE N° 8.

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

1° *A.* La Compagnie du chemin de fer de Gand-Terneuzen, représentée par MM. O. GROVERMAN et le baron de SENZEILLE, *administrateurs* ;

B. La Compagnie du chemin de fer de Bruges-Blankenberghe, représentée par MM. le baron de SENZEILLE et VAN BRANTEGHEM, *administrateurs* ;

C. La Société anonyme du chemin de fer de Lokeren-Selzaete, représentée par MM. le baron CHARLES SNOY, *président du conseil d'administration*, et JULES GODDYN, son *directeur-gérant* ;

D. La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la Belgique, représentée par MM. le baron de SENZEILLE et J. VAN BRANTEGHEM, *administrateurs* ;

E. La Compagnie du chemin de fer d'Eccloo-Anvers, représentée par MM. le baron de SENZEILLE et J. VAN BRANTEGHEM, *administrateurs*,

Toutes contractantes de première part ;

2° *A.* La Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale, représentée par M. AUGUSTE CHANTRELL, son *directeur-gérant* soussigné, stipulant sous la réserve de l'approbation et ratification du conseil d'administration de ladite Société, et, en tant que de besoin, de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires ;

B. La Société anonyme du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, représentée par M. GODDYN, son *directeur-gérant*, stipulant sous la réserve de l'approbation et ratification du conseil d'administration de ladite Société, et, en tant que de besoin, de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires ;

C. La Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières, représentée par M. HENRI WILLEMS, son *administrateur délégué*,

Toutes trois contractantes de seconde part ;

Les contractantes de première et seconde part stipulant sous la réserve de la ratification des conseils d'administration des Sociétés susdites, et, s'il y a lieu, de leurs assemblées générales ;

3^o M^e Émile Hanssens et M^e Nicolas Slosse, avocats, à Bruxelles, agissant en qualité de curateurs à la faillite de la Société des Bassins houillers, de troisième part;

Il a été exposé, dit et convenu ce qui suit :

I. — Par une convention verbale en date du 31 décembre 1876, intervenue entre les soussignés de première et seconde part, et la Compagnie des Bassins houillers, aujourd'hui en faillite et représentée par les soussignés de troisième part, il a été constitué un syndicat pour l'exploitation des lignes appartenant aux contractantes de première et seconde part.

La Compagnie des Bassins houillers leur a remis tout le matériel roulant en service, les approvisionnements, le mobilier fixe ou non et nécessaire à l'exploitation.

II. — La Compagnie des Bassins houillers ayant été déclarée en faillite, M. le Ministre des Travaux publics a fait savoir aux soussignés que l'exploitation du réseau ne pouvait être interrompue et leur a demandé si, malgré la faillite, ils étaient en mesure d'assurer la continuation du service.

Par suite, les soussignés s'étant réunis, ont arrêté la convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

Le syndicat constitué par la convention verbale du 31 décembre 1876 continuera l'exploitation des lignes dont s'agit.

ART. 2.

Cette exploitation se fera en conformité et sur le pied de ladite convention, bien entendu sans aucune reconnaissance préjudiciable de la part des curateurs soussignés et sous les réserves les plus formelles de tous droits des parties, notamment en ce qui concerne le matériel fixe et roulant d'exploitation du réseau et en ce qui concerne les approvisionnements existants pour cette exploitation par les Bassins houillers au 31 décembre 1876, à l'égard desquels les curateurs soussignés entendent contester les droits énoncés et les dispositions stipulées en faveur des Sociétés concessionnaires en ladite convention verbale du 31 décembre 1876.

Toutefois, en attendant que ces contestations soient aplanies de commun accord ou décidées par justice, les soussignés ont arrêté, pour le matériel et les approvisionnements, les dispositions des articles suivants.

ART. 3.

Il sera dressé un relevé complet et il sera fait une estimation par experts de tout le matériel tant roulant que fixe, outillage, pièces de rechange, etc.,

ainsi que du mobilier et de tous les objets quelconques se rattachant à l'exploitation.

Il sera procédé en même temps par les mêmes experts à la détermination du matériel fixe et roulant afférent à chaque ligne, pour opérer la répartition prévue par l'article 3 de la convention verbale du 31 décembre 1876, sur la base indiquée audit article.

Sont désignés comme experts à ces fins : par les Sociétés concessionnaires, M. Van den Bogaerde, ingénieur, et par les curateurs soussignés, M. Bartelous, ingénieur principal de la Société métallurgique.

En cas de désaccord entre eux, les experts choisiront un tiers expert, qui, à la fin de leurs opérations, décidera sur tous les points où il y aurait eu désaccord. A défaut par eux de s'entendre sur cette nomination, le tiers expert sera désigné par M. le président du tribunal de commerce de Bruxelles à la requête de la partie la plus diligente.

Ils sont dispensés de prestation de serment et de toutes autres formalités de procédure, et se borneront à adresser à chaque partie un exemplaire de leur rapport qui formera loi entre elles.

Les livres et la situation des caisses seront arrêtés à la date du 31 décembre 1876.

ART. 4.

Sur le matériel fixe et roulant qui leur aura ainsi été réparti, chacune des Sociétés concessionnaires payera par provision un intérêt éventuel, sur le pied de 5 p. % l'an, du montant de l'estimation dudit matériel, qui, pendant tout le cours de l'exploitation, sera aux risques et périls de la Compagnie qui en fera usage.

Ces 5 p. % seront prélevés par le syndicat sur la recette nette de chaque ligne, d'après le compte spécial établi pour chaque Société, en conformité de l'article 13 de la convention verbale du 31 décembre 1876.

Ils seront versés à la caisse des consignations au nom de MM. les curateurs.

Si le différend quant au matériel est décidé entièrement ou partiellement, en faveur des Sociétés concessionnaires, ces 5 p. % ainsi versés leur feront retour pour le tout ou pour partie.

Si la décision est en faveur de la faillite, les 5 p. % versés lui resteront acquis; mais, dans ce cas, chacune des Sociétés concessionnaires aura le droit d'acquérir le matériel à elle réparti, moyennant de payer à la faillite, dans des délais à convenir, le montant de l'estimation dudit matériel.

ART. 5.

Il est bien entendu que sous la dénomination de *matériel fixe* employée dans les dispositions de l'article 4, on ne doit comprendre, pour chacune des Sociétés concessionnaires, que le matériel non roulant qui procède des Bassins houillers ou des locataires exploitant avant eux, et nullement le matériel

fixe, qui, incorporé ou non aux lignes, a été avec celles-ci donné en location.

ART. 6.

Les curateurs soutenant que les approvisionnements sont la propriété de la masse et doivent en tous cas lui faire retour, l'article 15 de la convention verbale du 31 décembre 1876 reste non avenu et inopérant; en conséquence, le syndicat n'est nullement obligé aux remboursements prévus par ledit article, notamment en ce qui concerne les cautionnements des employés des Bassins houillers.

Quant aux salaires et traitements des ouvriers et employés jusqu'au 31 décembre 1876, MM. les curateurs soussignés reconnaissent qu'ils sont privilégiés, et que le syndicat, tant pour ce qu'il en a payé que pour tout ce qu'il en payera encore, sera subrogé au privilège attaché à la créance des ouvriers et employés des Bassins houillers.

ART. 7.

En attendant que les contestations sur les approvisionnements que, de leur côté, soulèvent les soussignés de première et deuxième part soient aplanies de commun accord ou décidées en justice, il sera fait un relevé et une estimation desdits approvisionnements existant au 7 janvier 1877.

En cas de décision favorable, soit pour partie, soit pour le tout, aux prétentions de MM. les curateurs soussignés, le montant de l'estimation sera payé par qui de droit à la faillite des Bassins houillers, dans la proportion des droits qui leur auront été reconnus.

ART. 8.

La présente convention est faite pour le terme fixé par la convention verbale du 31 décembre 1876.

ART. 9.

D'après les conventions particulières entre la Société de la Flandre occidentale et MM. les curateurs, il est stipulé que le versement et la consignation prévus par l'article 4 n'auront pas lieu en ce qui concerne le matériel fixe et roulant afférent et réparti à la Compagnie de la Flandre occidentale.

La Compagnie de la Flandre occidentale prélèvera à titre de provision, sur mandats signés par M. le président du syndicat, 60 p. % de ce qui restera disponible des recettes du réseau encaissées par le syndicat, déduction faite des dépenses d'exploitation.

Ce prélèvement se fera par quinzaine au milieu et à la fin de chaque mois.

Cette attribution provisionnelle sera ultérieurement augmentée ou réduite

d'après le compte spécial que dressera le syndicat pour les lignes de la Société de la Flandre occidentale en exécution de l'article 13 de la convention verbale du 31 décembre 1876.

Si le versement de cette provision entraîne une bonification d'intérêts ou quelque commission à charge du syndicat, la Société de la Flandre occidentale devra en tenir le syndicat indemne.

ART. 10.

Il est rappelé que toutes sommes dues à l'une des Sociétés pour garantie de minimum d'intérêt ou pour causes semblables ne provenant pas des recettes de l'exploitation, seront directement encaissées par elle et resteront à tous égards étrangères aux dispositions du présent syndicat.

ART. 11.

Il n'y a entre les Compagnies contractantes pour les engagements résultant des présentes, aucune solidarité, chacune ne s'obligeant que pour la part qui la concerne.

ART. 12.

L'adhésion aux présentes ne pourra être invoquée contre aucune des parties pour en induire une renonciation à un droit quelconque résultant de conventions antérieures, tous droits de contestation étant également réservés.

ART. 13.

Il sera fait une convention spéciale entre les curateurs et les Compagnies de Lichtervelde à Furnes et de Bruges à Blankenberghe, relativement au prélèvement d'une partie de matériel que ces Sociétés soutiennent être leur propriété, ce qui est dès maintenant formellement contesté par les curateurs.

ART. 14.

La présente convention sera soumise, en ce qui concerne MM. les curateurs soussignés, à l'approbation de M. le juge-commissaire à la faillite de la Société des Bassins houillers et, au besoin, à l'homologation par le tribunal compétent.

ART. 15.

Il sera fait une masse des frais d'expertise et des autres frais auxquels la présente convention donnera lieu ; les curateurs et les Compagnies en supporteront chacun la moitié.

ARTICLE ADDITIONNEL.

La Compagnie de Furnes à Dunkerque sera admise à adhérer à la prédite convention, et dès qu'elle l'aura fait, elle sera censée avoir été partie dès l'origine à la présente convention, dont un double, signé par toutes les parties, lui sera remis.

Ainsi fait en neuf originaux à Bruxelles, le 2 février 1877, et signé par chacune des parties contractantes.

ANNEXE N° 9.

La Compagnie de *Gand-Terneuzen*, représentée par M. O. GROVERMAN,
 — *Lokeren-Selzaete* — M. AUG. DUMON,
 — *Bruges-Blankenberghe* — M. J. VAN BRANTEGHEM,
 — *Lichtervelde-Furnes* — M. J. GODDYN,
 — *Ostende-Armentières* — M. H. WILLEMS,

sont convenues d'exploiter les lignes qui leur sont concédées et qui sont actuellement en exploitation, sous une direction commune, au moyen du matériel attribué à chacune d'elles dans la répartition faite par MM. Van den Bogaerde et Bartelous.

I. — L'exploitation sera dirigée par un comité composé du directeur ou d'un membre du conseil d'administration de chaque Compagnie. Les membres de ce comité pourront se faire assister par une personne de leur choix ou être remplacés par un autre membre délégué par le conseil d'administration. Ce comité prendra le nom de *Syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres*.

II. — Le comité nommera et révoquera tous les employés de l'exploitation, déterminera leurs appointements et leurs attributions. Les décisions sont prises à la simple majorité des voix des membres présents aux séances, quelle que soit la nature de la décision à prendre, sauf pour ce qui concerne la nomination ou la révocation du directeur de l'exploitation, des chefs de la traction ou de la voie, ainsi que la fixation de leurs appointements, points sur lesquels les décisions ne seront valablement prises qu'à la majorité des $\frac{2}{3}$ des voix des membres du comité.

III. — Le comité encaissera toutes les recettes et acquittera toutes les dépenses de l'exploitation; il fixera les indemnités dues par une ligne à l'autre pour usage commun de stations, parties de voies ou ateliers; il conclura avec les autres exploitations toutes conventions de service mixte ou d'usage commun des gares, fixera les tarifs et consentira telles réductions qu'il jugera profitables. — Pour la direction des transports, il observera le principe de la plus courte distance, à moins qu'une déviation n'ait pour résultat de fournir un parcours plus long sur l'ensemble des lignes syndiquées.

IV. — Si une des parties contractantes croyait ses intérêts lésés par une décision prise par le comité, le différend sera réglé par un arbitrage. La Société dissidente désignera son arbitre; le comité sera tenu de désigner le sien dans un délai de huit jours. A défaut de se mettre d'accord sur le choix d'un troisième arbitre, qui délibérera avec les deux autres, celui-ci sera

nommé par le président du tribunal de commerce de Bruxelles à la requête de la partie la plus diligente. A défaut par le comité d'avoir, dans le délai, désigné son arbitre, celui-ci sera également nommé par le même magistrat et ce sur simple requête. Il est entendu que la désignation par le comité ou pour le comité sera faite au nom de chacune des Sociétés. Ces arbitres statueront en équité et non en droit strict.

V. — Les membres du comité prélèveront, sur les frais d'exploitation, une somme annuelle de deux mille cinq cents francs chacun, à répartir entre eux par jetons de présence.

VI. — Le comité fera établir tous les mois la répartition des recettes brutes; il répartira également les dépenses en localisant celles-ci, autant que cela sera possible, par lignes et par groupes, de façon à se rapprocher le plus possible de la dépense réelle.

VII. — A partir du 30 septembre 1877, chaque partie pourra dénoncer la présente convention pour cesser ses effets en prévenant les autres un mois à l'avance.

VIII. — Les parties contractantes constatent ici leur intention unanime d'offrir à M. Masy les fonctions de directeur de l'exploitation.

IX. — Les contractants constatent également leur accord d'offrir aux Compagnies de Dunkerque à Furnes, de l'Ouest de la Belgique et d'Eccloo-Anvers d'assurer l'exploitation des lignes de ces Compagnies, aux mêmes conditions qu'ils exploitent les leurs propres, pourvu, toutefois, qu'elles fournissent des gages suffisants ou que l'État, ou un séquestre nommé par lui, les garantisse contre l'insuffisance éventuelle des recettes à couvrir les frais d'exploitation ou bien que MM. les curateurs à la faillite des Bassins houillers consentent à garantir ces insuffisances.

X. — La présente convention n'est conclue que sous réserve de ratification par les conseils d'administration des parties contractantes et, pour autant que de besoin, des Gouvernements belge et néerlandais. Il est bien entendu que, par la présente convention, les Compagnies contractantes ne font qu'organiser l'exploitation particulière de chacune d'elles sous une direction commune. L'exploitation se fera pour compte particulier de chaque Compagnie sous sa responsabilité et à ses risques et périls.

XI. — Celles des Compagnies désignées à l'article IX qui accepteraient l'offre à elles faite dans cet article pourront se faire représenter dans le comité d'exploitation par un membre ayant une voix.

XII. — Plusieurs Compagnies peuvent se faire représenter par une même personne qui, dans ce cas, ne pourra avoir qu'une voix, quel que soit le nombre de Compagnies qu'elle représente.

Fait en cinq expéditions à Bruxelles, le dix-huit juillet 1870 sept.

ANNEXE N° 10.

Entre les soussignés :

La Compagnie de *Grand-Terneuzen*, représentée par MM. O. GROVERMAN,

—	<i>Lokeren-Selzaete</i>	—	AUG. DUMON,
—	<i>Bruges-Blankenberghe</i>	—	J. VAN BRANTEGHEM,
—	<i>Lichtervelde-Furnes</i>	—	J. GODDYN,
—	<i>Ostende-Armentières</i>	—	H. WILLEMS,
—	<i>Furnes à Dunkerque</i>	—	CAMBIER,
—	<i>l'Ouest de la Belgique</i>	—	WILMART,
—	<i>d'Eccloo à Anvers</i>	—	VANDERSPIET,

de première part,

Et MM. E. HANSENS et N. SLOSSE, avocats près la Cour d'appel de Bruxelles, agissant en qualité de curateurs à la faillite de la *Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut*, de seconde part,

Il a été dit et exposé ce qui suit :

Par convention en date du 2 février 1877, dûment enregistrée et homologuée par jugement rendu par le tribunal de commerce de Bruxelles, avenue entre les Sociétés contractantes de première part et les curateurs contractants de seconde part, les Sociétés soussignées de première part se sont constituées en syndicat pour l'exploitation du réseau des Flandres. — Cette convention, conclue pour la durée de quatre mois, à partir du 1^{er} janvier 1877, a été exécutée et prorogée de commun accord jusqu'au 31 juillet courant.

Le délai de son expiration approchant et M. le Ministre des Travaux publics ayant manifesté le désir de voir le syndicat se prolonger jusqu'au 1^{er} novembre, en vue de faciliter des négociations pour la reprise du réseau, une entente s'est établie entre les soussignés.

Toutefois, il est ici constaté que la Compagnie de la Flandre occidentale a déclaré se retirer du syndicat à partir du 1^{er} août, ce qui est accepté par les soussignés.

Cet exposé fait, les parties ont arrêté l'arrangement suivant, tous droits réciproques réservés :

ARTICLE PREMIER.

La Convention conclue le 2 février entre les Sociétés de première part et les curateurs est prorogée jusqu'au 1^{er} novembre prochain.

ART. 2.

Toutes les clauses de ladite convention sont maintenues, sauf les modifications prévues au présent traité.

ART. 3.

Les curateurs prennent l'engagement de payer les sommes nécessaires pour assurer l'exploitation des Compagnies dont les recettes ne couvrent pas les dépenses. Ces sommes seront provisoirement retenues sur celles à verser à la Caisse des consignations, en vertu de l'article 4 de la Convention du 2 février dernier, avec cette réserve toutefois, que les curateurs devront les restituer à due concurrence aux Compagnies, si la décision à intervenir sur les contestations soulevées quant à la propriété du matériel était, en tout ou en partie, contraire à leurs soutènements.

La masse sera, en tout cas, créditée de ces avances par les Compagnies à qui elles sont faites, et elle aura le droit de se rembourser de celles-ci sur les sommes qui leur seront attribuées pour leur part dans le prix du rachat du réseau des Flandres à négocier avec le Gouvernement à l'intervention de tous les intéressés.

ART. 4.

La présente Convention sera soumise, en ce qui concerne les curateurs, à l'approbation de M. le juge-commissaire et à l'homologation par le tribunal compétent, et en ce qui concerne les Compagnies à l'approbation de leurs conseils d'administration.

Ainsi fait en neuf originaux à Bruxelles, le vingt-huit juillet mil huit cent septante-sept.

ANNEXE N° 11.

Entre :

La Compagnie du chemin de fer de *Lokeren à Selzaete*, représentée par M. AUG. DUMON, administrateur ;

La Compagnie du chemin de fer de *Bruges à Blankenberghe*, représentée par M. J. VAN BRANTEGHEM, administrateur ;

La Compagnie du chemin de fer de *Lichtervelde à Furnes*, représentée par M. le lieutenant général NARC. ABLAY, administrateur ;

La Compagnie du chemin de fer d'*Ostende à Armentières*, représentée par M. H. WILLEMS, administrateur ;

Il a été exposé ce qui suit :

Les négociations ouvertes pour le rachat par l'État au 1^{er} janvier 1878, des concessions octroyées en Belgique, à chacune des Compagnies préindiquées, ne sont pas terminées, et il est certain, dès à présent, que les conventions relatives à ces rachats ne pourront être conclues et approuvées législativement, s'il y a lieu, que dans le courant du premier trimestre de l'année prochaine.

En attendant, il est nécessaire de prendre des mesures en vue de l'exploitation, pour compte de qui de droit, à partir du 1^{er} janvier 1878, des chemins de fer qui font l'objet de ces négociations.

A cet effet, le Gouvernement demande que les Compagnies préindiquées se constituent en syndicat sur les bases de la convention du 18 juillet 1877 et que les recettes nettes à réaliser pendant la période transitoire soient versées au Trésor de l'État au profit de qui de droit.

D'autre part, le Gouvernement demande que ce syndicat soit chargé également de l'exploitation provisoire :

Des sections de Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport, des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique ;

Des sections d'Eecloo à Assenede et de Moerbeke à Saint-Gilles (Waes), du chemin de fer d'Eecloo à Anvers ;

Et éventuellement, de la section de Furnes à la frontière du chemin de fer de Furnes à Dunkerque ou de la ligne entière.

L'État pourvoirait à l'insuffisance des recettes brutes de ces chemins de fer et serait représenté dans le syndicat par deux ou trois délégués à désigner par le Ministre des Travaux publics ;

Acquiesçant à ces demandes, les Compagnies préindiquées prennent l'engagement, en ce qui les concerne, de se conformer à ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Seront exploitées sous une direction commune :

A. Les lignes concédées aux Compagnies contractantes actuellement en exploitation ;

B. Les sections d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport, des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique ;

C. Les sections d'Eecloo à Assenede et de Moerbeke à Saint-Gilles (Waes), des chemins de fer d'Eecloo à Anvers ;

D. Et éventuellement, la section de Furnes à la frontière, du chemin de fer de Furnes à Dunkerque ou cette ligne entière (1).

La décision à prendre en ce qui concerne l'exploitation en tout ou en partie de cette ligne est réservée au Gouvernement.

ART. 2.

Cette exploitation aura lieu au moyen du matériel attribué à chacune des concessions dans la répartition faite par MM. Van den Bogaerde et Bartelous.

L'usage de ce matériel fera, s'il y a lieu, l'objet de nouveaux arrangements à conclure par chacune des Compagnies intéressées avec les curateurs à la faillite des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

ART. 5.

L'exploitation commencera le 1^{er} janvier 1878 et prendra fin immédiatement après la promulgation de la loi approuvant le rachat de tout ou partie des chemins de fer qui en font l'objet et au plus tard le 31 mars 1878 (2).

Toutefois, chacune des Compagnies contractantes aura la faculté de retirer son adhésion à cette exploitation commune au 1^{er} février et au 1^{er} mars prochain, moyennant avis donné un mois à l'avance aux autres Compagnies ainsi qu'au Département des Travaux publics.

ART. 4.

L'exploitation sera dirigée par un comité composé :

A. Du directeur ou d'un membre du Conseil d'administration de chacune des Compagnies contractantes.

(1) D'accord avec le Gouvernement français, le syndicat a été chargé de l'exploitation de la ligne entière.

(2) Cette date a été remplacée depuis par celle du 31 mai 1878.

B. De deux délégués représentant respectivement les Compagnies des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique et du chemin de fer d'Eecloo à Anvers.

Ces délégués seront désignés par le Ministre des Travaux publics d'accord avec ces Compagnies.

C. Éventuellement, d'un délégué représentant le chemin de fer de Furnes à Dunkerque, en tout ou en partie.

Ce délégué sera, s'il y a lieu, désigné également par le Ministre des Travaux publics.

Le comité prendra le nom de : *Syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres.*

ART. 5.

Les fonctions de directeur de l'exploitation seront offertes à M. Masy.

ART. 6.

Les dispositions des §§ II, III, IV, V, VI, X et XII de la Convention ci-annexée du 18 juillet 1877 seront appliquées à l'exploitation faisant l'objet du présent arrangement.

Les dispositions du § VI sont complétées par les suivantes :

« Les recettes et les dépenses des parties belge et française du chemin de fer d'Ostende à Armentières seront établies séparément. »

Le cas échéant, il en sera de même en ce qui concerne le chemin de fer de Furnes à Dunkerque.

ART. 7.

Une expédition certifiée conforme des comptes mensuels des recettes et des dépenses sera transmise au Département des Travaux publics.

ART. 8.

A l'expiration de chaque mois, les recettes non engagées pour des dépenses exigibles pendant le mois suivant seront versées dans les caisses du Trésor de l'État par les soins du directeur de l'exploitation avec l'imputation suivante :

Produits du syndicat d'exploitation de chemins de fer dans les Flandres pendant le mois de

Ces versements seront attribués à chacune des concessions en raison de ses produits nets après l'établissement des comptes des recettes et des dépenses dont il est fait mention à l'article 7.

Les récépissés de ces versements seront transmis au Département des Travaux publics.

ART. 9.

Les sommes nécessaires pour couvrir l'insuffisance des recettes brutes des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, d'Eecloo à Anvers et éventuellement du chemin de fer de Furnes à Dunkerque, seront liquidées mensuellement par le Gouvernement au profit du syndicat dans les quinze jours qui suivront l'envoi au Département des Travaux publics des comptes des recettes et des dépenses.

ART. 10.

Les recettes nettes des chemins de fer dont les concessions ne seraient pas rachetées par le Gouvernement seront restituées aux Compagnies concessionnaires auxquelles elles appartiendront, soit après la dissolution du syndicat, soit immédiatement après qu'elles auront cessé d'en faire partie pour celles qui feront usage de la faculté qui leur est réservée par le dernier alinéa de l'article 3 ci-dessus.

En cas de rachat, elles resteront acquises au Trésor qui remboursera aux Compagnies contractantes les sommes qu'elles auraient eues à payer au syndicat pour parfaire les différences entre les recettes et les dépenses chaque fois que celles-ci auront été supérieures à celles-là.

Les recettes nettes afférentes à la section française du chemin de fer d'Ostende à Armentières seront remises, en temps opportun, à qui de droit.

ART. 11.

Il sera fait, au 31 de ce mois, une séparation de gestion entre l'exploitation actuelle et l'exploitation nouvelle à organiser au 1^{er} janvier, et il sera tenu compte au syndicat, qui prendra fin à la date précitée, de la valeur des matériaux et des matières approvisionnés à utiliser au profit de l'exploitation nouvelle.

ART. 12.

Le présent arrangement sera soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics.

Fait en cinq expéditions à Bruxelles, le 28 décembre 1877.

H. WILLEMS.

A. DUMON.

J. VAN BRANTEGHEM,

NARC. ABLAY.

APPROUVÉ :

Bruxelles, le 31 décembre 1877.

Le Ministre des Travaux publics.

A. BEERNAERT.
