

SENAT DE BELGIQUE.

SESSION DE 1862-1863.

Projet de Loi qui autorise le Gouvernement à concéder divers chemins de fer.

(Voir les Nos 101, 130, 199 et 205 de la Chambre des Représentants.)

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

A. 1° Un chemin de fer prenant son origine à la frontière française près Bouillon et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith, avec embranchements d'un point pris à proximité de Bastogne et aboutissant, d'une part, à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz, d'autre part, vers Hotton, soit à la ligne reprise ci-dessous sub n° 2, soit à la ligne de Marche à Liège par la vallée de l'Ourthe;

2° Un chemin de fer prenant son origine à la ligne de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant, à ou près Vielsalm, au chemin ci-dessus décrit sub n° 1 ;

3° Un chemin de fer prenant son origine à celui de Bouillon vers Bastogne, et se raccordant au deuxième chemin énoncé ci-dessus, à ou près Rochefort ; Ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 10 janvier 1863.

B. Un chemin de fer partant de Landen, passant par Hannut, Huy et la vallée du Hoyoux, et se raccordant au chemin de fer de Namur à Arlon, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 15 janvier 1863.

C. Un chemin de fer prenant son origine à Piéton, sur la ligne de Baume à Marchienne, et se raccordant à celle de Manage à Wavre, entre la station de Manage et celle de Seneffe, avec embranchement vers la première de ces stations, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 21 février 1863.

D. 1° Un chemin de fer partant de Courtrai et aboutissant à Denderleeuw, en passant par Audenarde et Sottegem ;

2° Un chemin de fer partant de Grammont et aboutissant à Nieupoort, en passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmunster et Roulers ;

Ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 28 février 1863.

E. Un chemin de fer de Tournai à la frontière française, dans la direction de Lille, aux clauses et conditions de la convention du 6 février 1863.

F. Un chemin de fer de Peruwelz à la frontière française, dans la direction de Condé, aux clauses et conditions de la convention du 28 février 1863.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder aux clauses et conditions ordinaires :

A. Un chemin de fer d'Anvers à la frontière du duché de Limbourg, devant se prolonger jusqu'à Dusseldorf.

L'origine de cette ligne ne pourra être éventuellement fixée à Hérenthals, que sous la condition que l'allongement de parcours à résulter entre Hérenthals et Anvers, de l'admission de ce point de départ, sera négligé dans l'application des tarifs.

B. Un chemin de fer de Poperinghe à la frontière française, dans la direction de Hazebrouck ou d'un point intermédiaire entre cette ville et Dunckerque.

C. Un chemin de fer de Thielt à Lichtervelde.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

A. A la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois au chemin de fer de Beverst à Hasselt, avec embranchement au bassin de cette dernière ville, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du 7 juin 1862.

B. Au sieur François Lancelot, à titre d'extension de sa concession d'un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas, et aux clauses et conditions du cahier des charges de ladite concession, du 4 avril 1862 :

1° Un chemin de fer de Saint-Nicolas à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Hulst ;

2° Un chemin de fer partant de Termonde, passant par Hamme et se reliant à la ligne de Malines à Saint-Nicolas.

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à accorder, en un ou plusieurs termes, au sieur Emile Du Pré ou à ses ayants droit, pour se conformer aux prescriptions régissant la concession d'un chemin de fer de Frameries à Chimay, une prorogation de délai qui ne pourra dépasser le 12 mai 1864.

ART. 5.

Pour le cas où les conventions visées à l'art. 1^{er}, litt. A, B, C et D, se trouveraient annulées, faute par les demandeurs en concession, de verser aux époques y stipulées les cautionnements supplémentaires, le Gouvernement est autorisé à concéder à des tiers, aux clauses et conditions ordinaires, les lignes faisant l'objet desdites conventions.

ART. 6.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Modifications apportées à la convention et au cahier des charges du 10 janvier 1863 mentionnés ci-dessus, art. 1, lit. A.

Paragraphe additionnel introduit entre les §§ 2 et 3 du 2^o de l'art. 2 de la convention, et de l'art. 1^{er} du cahier des charges susdit :

« Les concessionnaires auront la faculté d'établir un embranchement par-
» tant de ladite ligne et aboutissant à la frontière de France, dans la direction
» de Givet. »

L'article 17 du Cahier des Charges est rédigé comme suit :

« En cas de déchéance, la partie du cautionnement des concessionnaires
» qui n'aurait pas encore été restituée, ou dont il n'aurait pas encore été
» disposé, sera définitivement acquise à l'État : et si la Grande-Compagnie
» du Luxembourg, usant du droit de préférence que lui donne, à cet
» égard, l'art. 47 de son cahier des charges des 13-23 février 1846, de-
» mandait à être subrogée aux droits des concessionnaires déchus, soit
» dans leur ensemble quant aux trois lignes décrites ci-dessus, soit quant
» à l'une d'elles, avec ou sans ses embranchements, soit quant à l'un ou
» l'autre desdits embranchements, les concessionnaires prénommés se-
» raient tenus, au vu de l'arrêté royal qui déclarerait cette compagnie con-
» cessionnaire en leur lieu et place, de céder à celle-ci, sur toute ligne ou
» embranchement qu'elle reprendrait, tous les ouvrages déjà construits,
» les matériaux approvisionnés, les terrains achetés et les portions de che-
» mins de fer déjà mises en exploitation, avec tout leur matériel suivant leur
» valeur à déterminer par trois experts qui seraient désignés par le président
» du tribunal civil de Bruxelles, et dont les intéressés devraient accepter les
» évaluations comme obligatoires pour elles. — Si cependant la Grande-
» Compagnie du Luxembourg n'avait pas fait connaître endéans les trois
» mois de la notification qui lui aurait été faite de l'arrêté de déchéance.
» qu'elle entend user de son droit de préférence, il serait procédé, par les
» soins du Gouvernement, à l'adjudication du parachèvement de l'entre-
» prise, sur les clauses du présent cahier des charges et sur le dépôt d'un
» nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évin-
» cés qui se trouverait encore en caisse au moment de la déchéance; cette
» adjudication aurait lieu sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des
» matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin
» de fer déjà mises en exploitation, avec tout leur matériel.

» Le Gouvernement se réserve le droit d'adjuger séparément les travaux de
» chaque ligne, les embranchements de la ligne n^o 1 étant, quant à ce, con-
» sidérés comme constituant des lignes à part.

» L'adjudication serait dévolue à celui des soumissionnaires qui offrirait
» la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix : les con-
» cessionnaires déchus devront se contenter de celle que l'adjudication aura

(4)

» produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pour-
» ront élever à ce sujet aucune prétention, ni réclamation, de quelque chef
» que ce puisse être. Si une première adjudication ne produisait aucun ré-
» sultat, il en serait tenté une seconde, et si cette dernière tentative demeu-
» rait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux
» approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà
» mises en exploitation avec leur matériel, et toute la partie du cautionne-
» ment non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, se-
» raient acquis à l'Etat, sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait
» en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocable-
» ment déchus de tous leurs droits. »

*Modifications apportées au cahier des charges du 15 janvier 1863, mentionné
ci-dessus, article 1^{er}, litt. B.*

Les 2^e et 7^e paragraphes de l'art. 1^{er} du susdit cahier des charges sont rédi-
gés comme suit :

« § 2. La première prendra son origine à la station du chemin de fer de
» l'État à Landen, passera par Hannut, suivra la vallée de la Meuse et
» aboutira à Huy, à une station à établir sur la rive gauche de la Meuse. »

« § 7. Les voies devront être convenablement raccordées avec la station
» du chemin de fer de l'État à Landen, avec la station du chemin de fer de
» Namur à Liège, établie à Huy et avec le chemin de fer du Luxembourg, de
» manière que les transports puissent au besoin passer sans transbordement
» d'un chemin de fer à l'autre. »

Bruxelles, le 23 mai 1863.

*Le Président de la Chambre des
Représentants,*

(Signé) L. VERVOORT.

Les Secrétaires,

(Signé) H. DE BOE.