
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MARS 1873.

CHEMIN DE FER DE HESBAYE-CONDROZ.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à la Chambre un projet de loi portant approbation de la convention conclue le 1^{er} mars 1873, entre le Gouvernement et la Société de Hesbaye-Condroz.

Mon honorable collègue des Travaux Publics a cru devoir s'abstenir de traiter cette affaire, parce qu'un de ses proches parents y est personnellement intéressé; à sa demande, je me suis chargé seul de la négociation, et seul, aussi, je prends la responsabilité de la proposition présentée à la Chambre.

Le chemin de fer de Hesbaye-Condroz a été concédé par arrêté royal du 15 mars 1864, à MM. Cluysenaar, de Lhonnex-Detru, Godin-Gillard et Rome. Il se composait d'abord de deux sections : l'une de Landen à Huy, l'autre de Huy à la ligne de Namur à Arlon, ou à celle de l'Ourthe; mais par arrêté royal du 30 juin 1869, pris en exécution de la loi du 12 du même mois, il a été divisé en trois sections, savoir : section de Hesbaye (Landen à Statte), section du Hoyoux (Statte à Bonne), section du Condroz (Bonne à Aye).

Aux termes de la même convention, les deux premières sections devaient être achevées avant le 30 juin 1872, et la troisième, avant le 1^{er} juin 1873.

La partie du chemin de fer comprise entre Huy et Pont-de-Bonne, d'une étendue de 14 kilomètres environ, a seule été achevée; elle est en exploitation.

La Société n'a pas réussi à réunir les capitaux nécessaires pour exécuter les autres parties de la ligne.

La construction, faite d'après les prescriptions du cahier des charges primitif, exigerait de très-fortes dépenses, que le trafic probable ne paraît pouvoir ni justifier, ni rémunérer.

Pour améliorer les conditions de l'entreprise et rendre ainsi possible l'achèvement de la ligne entière, on m'a demandé d'abord de proposer la concession, au profit de la Compagnie, d'un chemin de fer de Landen à Aerschot, en remplace-

ment de celui de Landen à Diest, pour lequel un droit de préférence avait été accordé, et qui devenait sans objet, par suite de la concession d'une ligne de Tirlemont à Diest.

Si cette concession d'Aerschot à Landen avait été donnée, c'eût été la voie la plus courte d'Anvers à Liège et au delà. Le trafic acquis à la ligne de l'État eût été perdu pour lui, et acquis au Grand Central belge.

J'ai refusé d'admettre une proposition qui pouvait avoir de telles conséquences au préjudice du railway national.

La Société concessionnaire étant hors d'état d'accomplir son œuvre, la seule alternative était, ou de prononcer la déchéance, ou de chercher à rendre l'exécution possible par des atténuations de la rigueur du cahier des charges.

La déchéance d'une concession dont une partie est en exploitation eût été une mesure d'une excessive rigueur, ruineuse pour des intérêts respectables, sans précédent dans notre pays, et d'ailleurs il n'est pas certain que les populations auraient obtenu par ce moyen, du moins dans un terme rapproché, les avantages que la concession de 1864 paraissait leur promettre.

L'autre mode satisfait mieux et plus sûrement tous les intérêts engagés. Il n'y a point d'inconvénient à accepter les modifications au cahier des charges, qui ont été demandées. Depuis l'époque où ce cahier des charges a été fait, l'État a concédé et il s'est même chargé d'exploiter plusieurs chemins de fer construits économiquement et dans des conditions moins favorables que celui-ci.

L'objection principale qui pouvait être faite contre la reprise de l'exploitation par l'État a disparu depuis que le Gouvernement a traité du rachat des droits de la Compagnie du Luxembourg. La nouvelle ligne sera en effet une jonction utile entre celles de Bruxelles à Liège et de Namur à Arlon.

L'exploitation se fera à raison de 50 p. % de la recette brute sans prélèvement et sans garantie de *minimum* de produit pour la Compagnie. Les stipulations qui règlent ce partage des recettes ont été empruntées aux conventions de même nature faites précédemment par l'État, en tant qu'elles sont applicables.

Ce mode est en harmonie avec les idées dominantes aujourd'hui; il est aussi conforme au vœu des intéressés et des populations.

La Compagnie, dans ces conditions, s'est assurée du concours nécessaire pour mener promptement l'entreprise à bonne fin. Les délais d'exécution ont été fixés d'après l'importance des travaux et en tenant compte des inévitables lenteurs des expropriations; mais il est probable qu'on n'épuisera pas ces délais, que les concessionnaires auront grand intérêt à abrèger.

La convention soumise à l'approbation de la Chambre et le cahier des charges qui en forme partie intégrante sont annexés au projet de loi.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES.

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre des Finances.

ARTICLE UNIQUE.

La convention ci-annexée, conclue le 1^{er} mars 1873, entre le Gouvernement et la Société anonyme du chemin de fer Hesbaye-Condroz, est approuvée.

Donné à Bruxelles, le 3 mars 1873.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances,*J. MALOU.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Malou, Ministre des Finances,

Et la Société anonyme des chemins de fer Hesbaye-Condroz, dont le siège est à Huy, représentée par M. Henri d'Andrimont, administrateur-délégué, dûment autorisé par délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la Société, en date du vingt-sept de ce mois,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer Hesbaye-Condroz sera construit conformément au cahier des charges signé ce jour par les soussignés et annexé à la présente convention.

ART. 2.

Il sera exploité par l'État aux conditions mentionnées dans le cahier des charges.

ART. 3.

Le Gouvernement aura la faculté, après une durée de vingt années de la concession, de racheter celle-ci, en prévenant la Compagnie quatre années d'avance. Ce rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit moyen des cinq années les plus productives, prises parmi les sept dernières, et cette annuité sera majorée de 15 p. % à titre de prime.

ART. 4.

Les concessionnaires auront un droit de préférence pour le prolongement vers la ligne de Namur à Givet, si le Gouvernement jugeait convenable de le concéder.

Fait en double à Bruxelles, le 1^{er} mars 1873.

H. D'ANDRIMONT.

J. MALOU.

CAHIER DES CHARGES.

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges est divisé en deux sections.

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.

La deuxième partira de cette dernière station, traversera la Meuse en amont de Huy, suivra la vallée de Hoyoux et aboutira au chemin de fer de Namur à Arlon, entre Cincy et Aye ou à la ligne de l'Ourthe.

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.

ART. 2.

Dans les six mois de la loi approuvant la convention en date de ce jour, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics un plan figuratif et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3.

Dans les trois mois suivants, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement dudit chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée et des dessins des rails, etc.

Le projet du pont à construire sur la Meuse, en amont de Huy, devra comprendre un trottoir pour piétons à l'usage du public, séparé des voies ferrées au moyen d'une balustrade.

ART 4.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, après avoir entendu les conces-

sionnaires, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation les modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Les alignements seront raccordés par des courbes, dont le rayon pourra être de deux cent cinquante mètres (250) en pleine voie et de deux cents mètres (200) aux abords des gares.

Les courbes en sens contraire seront raccordées par un alignement de cent mètres (100) au moins.

L'inclinaison des pentes et rampes du profil pourra être portée à quinze millimètres (0^m,015^m) par mètre.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, notamment, désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

Les concessionnaires sont tenus de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'ils avaient présentés aient ou non été modifiés.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, ils devront faire parvenir au Département des Travaux Publics deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5.

Le chemin de fer sera à simple voie. L'écartement des rails sera exactement le même que celui de l'État.

La largeur en couronne des profils en travers sera de cinq mètres. Toutefois, dans le roc dur, cette largeur pourra être réduite à 4^m,20, avec l'autorisation du Gouvernement.

Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés pour une voie.

Lorsque la recette kilométrique annuelle aura atteint, pendant deux années consécutives, la somme de trente mille francs, le Gouvernement pourra exiger en totalité ou en partie le doublement de la voie.

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront reconnus nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux.

Le long de la crête des talus en déblai et du pied des talus en remblai, il y aura un franc bord de cinquante centimètres.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux des concessionnaires, en tenant compte, tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées, que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête des parties de talus en déblai, l'inclinaison de ces dépôts du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

ART. 6.

Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

ART. 7.

Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir en travers le chemin de fer.

La traversée des routes et chemins pourra être faite sous un angle inférieur à 30 degrés, avec l'autorisation du Gouvernement.

ART. 8.

Les passages à niveau des routes de l'État, des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication sont pourvus de barrières.

Le concessionnaire pourra construire, à son choix, des maisonnettes ou des loges de garde.

Les passages à niveau des autres chemins ne seront pas gardés. Ils seront indiqués par des poteaux placés à dix mètres de chaque côté de la traversée.

Les passages à niveau ne seront pavés que jusqu'à trois mètres en dehors des rails.

Le Gouvernement pourra autoriser la substitution de l'empierrement au pavage.

ART. 9.

Les stations et haltes seront clôturées par une haie vive. Il en sera de même à 20 mètres de chaque côté des passages à niveau où le Gouvernement le jugera nécessaire.

ART. 10.

Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne. Toutefois, le Département des Travaux Publics pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et pèseront 34 kilogrammes (trente-quatre) par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les

soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

ART. 11.

L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État.

ART. 12.

Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 13.

Les travaux de la première section du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de l'approbation des plans.

Les travaux de la deuxième section devront être terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la même date.

A défaut d'achèvement de l'une ou l'autre section dans le délai fixé, le Gouvernement se réserve de proclamer la déchéance de celle qui ne serait pas exécutée.

En outre, la déchéance des deux sections pourrait être prononcée en cas de retard dans l'exécution des deux sections.

ART. 14.

Le cautionnement de cent mille francs déposé par les concessionnaires, demeurera affecté à titre de garantie de leurs engagements; et il ne sera restitué qu'après l'achèvement d'une des deux sections.

ART. 15.

Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date du 1^{er} mars courant, et du présent cahier des charges, dans les délais respectivement prescrits; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 16.

En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du para-

chèvement des travaux sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemins de fer déjà mises en exploitation, et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait 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 cautionnement, non encore remboursé, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

ART. 17.

Les art. 15 et 16 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 18.

Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux de premier établissement. Cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle payable par anticipation, de 1,000 francs ; cette redevance prendra cours à partir du 1^{er} juillet prochain.

ART. 19.

La surveillance à exercer par le Gouvernement aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

ART. 20.

Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que les ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Département des Travaux Publics pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de les faire démolir et reconstruire à la première réquisition de l'administration.

ART. 21.

Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre, et, au besoin, prendre d'office et à leurs frais, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 22.

Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionné seront dressées, aux frais des concessionnaires, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 23.

La durée de la concession est de quatre-vingt-dix ans qui prendront cours à l'expiration des délais fixés par l'art. 14 pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer.

Si ces délais étaient prorogés, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration des nouveaux délais substitués à ceux fixés à l'art. 14.

ART. 24.

Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, il leur sera accordé pendant toute la durée de la concession une part de la recette, ainsi qu'il est stipulé ci-après.

ART. 25.

Les lignes qui font l'objet de la présente convention seront administrées par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées construites directement par lui.

ART. 26.

A dater de l'ouverture de chacune des sections de ligne, l'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation, à l'entretien et à la réparation de ce chemin de fer, des stations et dépendances, sauf en ce qui concerne les ouvrages dont la réception n'aurait eu lieu que sous réserve.

ART. 27.

Tous les travaux d'extension et d'amélioration à exécuter aux voies, gares, bâtiments, ateliers et dépendances, après la mise en exploitation, seront à la charge exclusive de l'État; de telle sorte que, après la livraison de la ligne, la Société concessionnaire n'ait plus aucune dépense à sa charge, autres que celles qui résulteraient de faits d'exploitation antérieurs à la prise de possession par l'État.

ART. 28.

La fourniture de l'outillage et du mobilier des ateliers, du mobilier des bureaux, salles d'attente, hangars et magasins, du matériel mobile des stations, de l'outillage nécessaire à l'entretien de la voie, est, aussi bien que celui du matériel de traction et de transport, à la charge de l'État.

ART. 29.

Les tarifs à appliquer seront ceux actuellement en vigueur ou tous autres que l'État jugerait à propos de décréter, pourvu qu'ils aient un caractère général, c'est-à-dire qu'ils soient applicables à toutes les lignes formant le réseau exploité par l'État.

Toutefois, l'État pourra décréter des tarifs spéciaux, à la condition que l'application de ces tarifs n'ait pas pour effet de modifier les directions convenues pour les transports, au préjudice de la Société concessionnaire.

L'État pourra accorder les modérations ou exemptions de taxes qu'il accorde sur son propre réseau, sans que la Société concessionnaire puisse élever aucune réclamation de ce chef.

ART. 30.

La perception de tous les produits ordinaires et extraordinaires acquis au chemin de fer faisant l'objet de la présente convention sera effectuée par l'État.

ART. 31.

Pour prix de la cession consentie et des travaux que la Société s'engage à exécuter, il lui sera accordé la moitié des produits de l'exploitation.

ART. 32.

La part kilométrique de la Société dans les recettes brutes sera établie d'après la distance réelle mesurée d'axe en axe des bâtiments principaux des stations extrêmes de la ligne ou portion de ligne.

Les distances seront mesurées en mètres.

ART. 33.

Le partage des recettes portera sur :

1° Les produits tant ordinaires qu'extraordinaires de la ligne faisant l'objet de la présente convention. Il est entendu que la nomenclature de ces produits sera la plus étendue de celles qui sont aujourd'hui appliquées ou le seront ultérieurement aux lignes que l'État exploite ou exploitera, à raison d'un tantième de la recette brute ;

2° Le produit de la location des wagons pour les transports effectués sur les lignes à livrer à l'État par la Société, ce prix de location étant assimilé à un supplément de péage pour le transport des marchandises.

ART. 34.

Pour les transports communs aux lignes faisant l'objet de la présente convention, d'une part, et aux lignes exploitées par l'État, d'autre part, on considérera les deux groupes respectifs comme formant des réseaux distincts et on déterminera la distance d'application des tarifs, les directions à suivre, le partage des produits entre les distances de même longueur, le partage des frais fixes et frais variables, d'après les règles inscrites aux art. 3 et 5 de la convention intervenue le 17 juin 1868 entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Société générale d'exploitation.

ART. 35.

Contrairement à ce qui est stipulé à l'article précédent, quant au service intérieur, l'ensemble des lignes exploitées par l'État sera considéré comme formant un réseau unique à l'égard des services mixtes et internationaux.

En conséquence, les règles qui régissent aujourd'hui ou qui régiront dans l'avenir ces services mixtes et internationaux, s'appliqueront au réseau agrandi de l'État, comme elles s'appliquent ou se seraient appliquées au réseau actuel.

Toutefois, les distances d'application déterminées comme il vient d'être dit à l'article précédent serviront de base à la formation des tarifs mixtes et internationaux.

Les règles indiqués à l'article précédent, en ce qui concerne la détermination de la voie la plus courte et du partage des produits entre les itinéraires de même longueur, s'appliqueront à la partie des itinéraires mixtes et internationaux s'étendant sur l'ensemble des lignes exploitées par l'État.

Les frais fixes et les frais variables attribués à l'État seront répartis entre les diverses lignes formant ces parties d'itinéraires, d'après les règles qui régissent le

partage des taxes entre les lignes construites par l'État et les lignes exploitées par lui, moyennant un tantième de la recette brute.

ART. 36.

Il sera loisible à l'État de diriger les transports par la voie qui lui paraîtra la plus avantageuse au service d'exploitation, à la condition d'attribuer le produit de ces transports aux itinéraires déterminés, conformément aux règles indiquées ci-dessus, comme si ces itinéraires étaient réellement suivis.

ART. 37.

L'attribution du produit du trafic des voyageurs et des bagages se fera d'après les mêmes règles que pour le trafic des marchandises, quelle que soit la direction que les voyageurs et les bagages suivent réellement, sauf que les perceptions se partageront entièrement au prorata des distances, d'après les règles actuellement en vigueur pour les lignes exploitées par l'État, moyennant un tantième de la recette brute.

ART. 38.

Les comptes des recettes seront dressés mensuellement par l'administration des chemins de fer de l'État, suivant les formules en usage.

Ces comptes seront remis à la Société au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel ils s'appliquent.

Les sommes attribuées à la Société pour prélèvement sur les recettes brutes seront payables par douzième au dernier jour de chaque mois, et le solde, s'il y a lieu, dix jours après l'acceptation de chaque compte mensuel, et, quant au règlement définitif de chaque exercice, dans le courant du premier trimestre de l'année suivante.

ART. 39.

La Société aura toujours le droit de faire inspecter, afin de contrôle, mais sans pouvoir les déplacer, les livres et pièces de comptabilité des recettes de l'administration centrale et des stations.

ART. 40.

Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 41.

Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession,

autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 42.

Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

ART. 43.

Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent de ce chef ou à ce sujet réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 44.

Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit, soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 45.

Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, aux termes du présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 46.

Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, reconnus nécessaires pour l'établissement complet de leur chemin de fer.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 47.

Les concessionnaires pourront rétrocéder, dans son ensemble et sans restriction, leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts auront été approuvés par le

Gouvernement, la société anonyme sera substituée aux droits et obligations des concessionnaires, comme si la concession lui avait été faite directement.

ART. 48.

Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

ART. 49.

La partie du cautionnement non restituée, s'élevant à deux cent quarante mille francs (fr. 240,000), ne sera remise à la Société qu'après l'achèvement de l'une des deux sections.

ART. 50.

Le Gouvernement pourra prononcer la déchéance de la concession dans le cas où les travaux ne seraient pas achevés dans les délais prescrits, et si l'une des deux sections était terminée, la déchéance de l'autre pourrait avoir lieu.

ART. 51.

La section de Huy à Pont-de-Bonne sera exploitée aux risques et profits des concessionnaires et conformément au cahier des charges du 15 janvier 1863, jusqu'à la mise en exploitation de la section de Landen à Huy.

Aussitôt que le Gouvernement aura reconnu que cette section est en état d'exploitation, il en prendra possession et il l'exploitera en même temps que la section de Huy à Pont-de-Bonne, qui lui sera remise dans les conditions où elle se trouve et en bon état d'entretien.

Le Gouvernement s'engage à reprendre à dire d'experts, si les concessionnaires en font la demande six mois avant la mise en exploitation de la section de Landen à Pont-de-Bonne, le matériel roulant, les outils, ustensiles et approvisionnements de la partie du chemin de fer en exploitation de Huy à Pont-de-Bonne.

ART. 52.

Le matériel d'exploitation, consistant dans les locomotives avec leurs tenders, et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

ART. 53.

Dans le cas où des travaux seraient nécessaires pour approprier la gare de l'État à Landen au service de la ligne de Hesbaye-Condruz, le Gouvernement devrait les exécuter, et pour l'indemniser de la dépense qui pourrait en résulter, il prélèverait à forfait une somme de soixante-quinze mille francs

(fr. 73,000), lorsque la recette kilométrique moyenne de la ligne dépassera quinze mille francs.

Cette somme sera prélevée sur la part revenant à la Société dans les excédants de cette recette.

Il en sera de même pour la gare de la ligne de Namur à Arlon à laquelle le chemin Hesbaye-Condroz aboutira.

ART. 54.

Dès que les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, les concessionnaires en donneront connaissance à l'administration, qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

Cette réception provisoire pourrait néanmoins avoir lieu, au gré de l'administration, alors que certaines parties du corps de la route nécessiteraient l'emploi d'ouvrages spéciaux de consolidation, ou alors qu'on n'aurait pas encore pu apprécier le degré d'efficacité de ceux qui auraient été exécutés; seulement, dans ce cas, la réception provisoire ne serait faite que sous réserve.

Il pourrait en être de même dans le cas où certains ouvrages des dépendances de la route ou des stations ne seraient pas parachevés.

ART. 55.

A partir du jour de la réception provisoire, et ce jusqu'à la réception définitive, qui aura lieu un an après la réception provisoire, les concessionnaires entretiendront à leur frais les terrassements et ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances de la route et des stations.

En ce qui concerne les bâtiments, les concessionnaires n'auront pas à supporter les frais résultant des réparations dites locatives.

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'État, mais les concessionnaires fourniront dans les dépôts à désigner par l'administration le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur voulue.

Jusqu'au moment de la réception définitive, les concessionnaires remplaceront tous les rails, coussinets, billes, coins, clavettes et autres objets de matériel qui ne satisferont pas aux conditions voulues.

A défaut, par les concessionnaires, de livrer, endéans le mois de sommation, les objets de matériel destinés à remplacer ceux qui auront été rebutés pendant le délai de garantie, l'administration aura le droit de se procurer ces dits objets comme elle le jugera convenable, aux frais et risques des concessionnaires.

Si, après la réception provisoire et jusqu'à l'époque fixée pour la réception définitive, les travaux dont l'entretien incombe aux concessionnaires ne sont pas maintenus en parfait état, le Gouvernement pourra, s'il le juge utile, pourvoir, comme il l'entendra, audit entretien, aux frais des concessionnaires.

ART. 56.

Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges n'auraient

été remplies, et pour autant que tous les ouvrages, dont l'établissement et l'entretien incombent aux concessionnaires se trouveraient à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive, et à partir de la date de cette réception, cessera toute responsabilité de la part des concessionnaires, si ce n'est en ce qui concerne les rails.

Les rails des voies, ainsi que les rails employés à la confection des excentriques, croisements et traversées de voies ne seront reçus définitivement que trois ans après la mise en exploitation de la route.

En conséquence, et pendant ces délais de garantie, les concessionnaires devront, à la première sommation qui leur en sera faite par l'administration, reprendre tous les rails qui présenteront des défauts quelconques et les remplacer par d'autres ayant les qualités requises au présent cahier des charges.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir, à raison de la mise en exploitation de la route, être terminés convenablement que par l'administration, celle-ci pourra être substituée aux obligations des concessionnaires, moyennant paiement par eux, à l'État, d'une somme à convenir entre le Département des Travaux publics et les concessionnaires, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer.

Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive, absolument comme si le chemin se trouvait dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

ART. 57.

Dans le cas où des sections de la ligne à construire seraient susceptibles d'être livrées à l'exploitation, on pourra appliquer à ces sections, considérées isolément, toutes les conditions de réception provisoire et de réception définitive formulées aux articles qui précèdent, quant à l'ensemble de la ligne projetée, et ce, en ce sens que chaque section ouverte à la circulation sera envisagée comme si le présent cahier des charges ne se rapportait qu'à cette section seulement.

Il est bien entendu, toutefois, qu'aucune partie quelconque de la ligne ne sera recevable que lorsque l'administration aura reconnu que le service de l'exploitation peut s'y faire convenablement, et que, dans tous les cas, l'État restera seul juge du moment où devra, le cas échéant, commencer l'exploitation des sections partielles.

Fait double à Bruxelles, le 1^{er} mars 1873. •

H. D'ANDRIMONT.

J. MALOU.
