

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MAI 1876.

Conventions relatives aux chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, et approbation de l'acte additionnel à la Convention concernant le canal de Terneuzen.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

I.

Le Gouvernement soumet à l'approbation de la Chambre deux conventions qu'il a conclues : l'une, avec la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, et l'autre, avec la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais.

Par la première de ces conventions, la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois cède à l'État tous ses droits sur ce chemin de fer et ses embranchements, et par la seconde, le Gouvernement reprend l'exploitation de la partie du réseau Liégeois-Limbourgeois comprise entre Hasselt, d'une part, et Liège, Ans et Flémalle-Haute, d'autre part.

Cette reprise présente de sérieux avantages.

L'administration des chemins de fer de l'État ne dispose actuellement que des voies des anciens plans inclinés pour les transports si importants qu'elle effectue du bassin de Liège, de la ligne de la Vesdre et de l'Allemagne, vers Ans et réciproquement. Elle aura désormais deux chemins supplémentaires : l'un de Vivegnis à Ans, et l'autre de Flémalle-Haute à Ans.

A diverses reprises, pendant les périodes de grand trafic, les transports arrivant à Ans en destination du chemin de fer de Namur à Liège et réciproquement, ont dû être dirigés par l'embranchement d'Ans à Flémalle.

Or, cette direction deviendra la voie normale, au grand bénéfice du service des plans inclinés et de la station des Guillemins, dès que l'administration du chemin de fer de l'État pourra exploiter elle-même l'embranchement d'Ans à Flémalle.

Sans la section de Vivegnis à Ans par Herstal, l'administration des chemins de fer de l'État aurait à diriger, sur les Guillemins, station déjà insuffisante

et qu'il est impossible d'agrandir. le trafic probablement considérable auquel elle aura à pourvoir à la station de Vivegnis, dès que le chemin de fer de ceinture sera en exploitation.

Disposant de cette section, elle enverra par Herstal, non-seulement les transports de Vivegnis vers Ans et réciproquement, mais aussi ceux des Guillemins et de la ligne de la Vesdre que les plans inclinés ne pourront pas recevoir.

Il est très-désirable, sinon indispensable, que l'administration des chemins de fer de l'État puisse disposer du chemin de fer de Vivegnis à Ans par Herstal, dès la mise en exploitation, aujourd'hui prochaine, du chemin de fer de ceinture.

L'exploitation par l'État des embranchements d'Ans à Vivegnis et à Flémalle, est le seul moyen de prévenir les encombrements auxquels la station des Guillemins est périodiquement exposée, au grand dommage du commerce, de l'industrie et du chemin de fer lui-même.

Le chemin de fer de Tirlemont à Tongres, actuellement en construction, se prolongera jusqu'à Liège par le chemin de fer de Tongres à Vivegnis et par le chemin de fer de ceinture. et ces trois tronçons formeront, étant réunis dans une même exploitation, une ligne nouvelle entre Tirlemont et Liège, qui est appelée à rendre de grands services.

De plus, la section de Tirlemont à Tongres, complétée par celle de Tongres à Herstal et Vivegnis, se prolongera ultérieurement jusqu'à la frontière allemande au moyen du chemin de fer de Vivegnis à Bleyberg, et l'État aura ainsi une ligne internationale nouvelle qui lui permettra, dans les moments de grande activité des transports, de détourner le trafic exubérant de la voie internationale actuelle. L'industrie et le commerce du pays en apprécieront toute l'importance.

On peut dire que si les embranchements d'Ans à Vivegnis et à Flémalle sont indispensables à la régulière exploitation des chemins de fer de l'État dans le bassin de Liège, il n'est pas moins nécessaire que le chemin de fer de Tongres à Liège fasse partie du réseau de l'État, et la Chambre admettra avec le Gouvernement qu'il convenait de ne pas attendre, pour le racheter, que l'achèvement du chemin de fer de Tirlemont à Tongres lui eût donné une plus grande valeur.

La reprise de l'exploitation de la ligne de Liège à Hasselt aura encore pour conséquence de faire participer l'État au trafic international entre les Pays-Bas et la France par Eindhoven et Givet.

II.

Les chemins de fer de Tongres à Liège, à Ans et à Flémalle, présentent un développement de 75 à 76 kilomètres et ont produit, en 1875, une recette brute de fr. 1,447,592 20 c^{ts} ou de 19.270 francs environ par kilomètre. Mais il n'est pas douteux qu'entre les mains de l'administration des chemins de fer de l'État, ces lignes produiront des recettes bien plus élevées, et sans tenir compte des avantages indirects qu'elles procureront, en régularité, facilité, et économie, aux lignes avec lesquelles elles vont être fusionnées, il est permis d'espérer qu'elles ne tarderont pas à donner des résultats complètement favorables.

Pour prix de la cession des droits de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, le Gouvernement se chargera, à partir du 1^{er} janvier 1877, du service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises tant par cette Compagnie que par celle du chemin de fer de Tongres à Bilsen, et payera, à chacune des 40,400 actions dont se compose le capital social de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, un revenu annuel qui sera de 2 francs pour 1877, et augmentera ensuite de 50 centimes par année jusqu'au taux de 8 francs, auquel il restera fixé jusqu'en 1955, qui sera la dernière année productive de revenu pour les actionnaires.

Déduction faite de l'intérêt et de l'amortissement afférents à 286⁽¹⁾ des obligations 5 p. % qui seront remises au Gouvernement par la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, la somme annuelle nécessaire pour le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises s'élève à francs 1,049.785 62

Mais la Compagnie néerlandaise, qui continuera à exploiter le chemin de fer de Hasselt à Eindhoven, c'est-à-dire la partie à beaucoup près la moins productive du réseau Liégeois-Limbourgeois⁽²⁾, aura à verser dans la caisse du Trésor, par termes semestriels, la somme de 450,908 16

de sorte qu'il restera à la charge du Trésor. fr. 598,875 46

somme à laquelle il faudra ajouter le revenu progressif des actions indiqué plus haut.

Le Gouvernement se propose, sous la réserve de l'approbation ultérieure des Chambres, d'offrir l'échange des obligations et des actions des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois et de Tongres à Bilsen contre des titres de la Dette publique, à des taux et moyennant des conditions à déterminer, et il espère réaliser ainsi une opération avantageuse à la fois au Trésor et aux porteurs des titres à convertir.

Réunis en assemblée générale le premier de ce mois, les actionnaires de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais ont donné leur approbation à la Convention qui les concerne.

III.

L'article 14 de la Convention intervenue le 24 juin 1874 avec le Gouvernement des Pays-Bas au sujet de l'amélioration du canal de Terneuzen, stipule que « le Gouvernement belge s'engage à appliquer sur toutes les voies

(1) Le nombre des obligations que la Compagnie aura à remettre à l'État en exécution de l'art. 3 de la convention, est de 316; mais 30 de ces obligations correspondent à la dépense des travaux de premier établissement à supporter par le Département des Travaux publics entre Beverst et Hasselt.

(2) En 1875, la recette brute du chemin de fer de Hasselt à Eindhoven a été de fr. 492,552 88 c', c'est-à-dire qu'elle n'a dépassé que d'un peu plus de 41,000 francs la rente à payer à la Compagnie concessionnaire.

ferrées de l'État qu'il exploite, tous les tarifs différentiels d'exportation, d'importation ou de transit en vigueur ou qui pourraient être décrétés dans l'avenir en faveur des transports provenant des ports belges les plus favorisés, ou ayant ces ports pour destination, aux transports provenant du port de Terneuzen ou ayant ce port pour destination. »

Le Gouvernement néerlandais prétendait que le bénéfice de cette stipulation était acquis au port de Terneuzen par les dispositions de la convention internationale du 9 novembre 1867, relative à la concession du chemin de fer de Malines à Terneuzen. Et il fit de la reconnaissance par le Gouvernement belge de ce qu'il considérait ainsi comme un droit, la condition de son assentiment aux travaux qui doivent transformer Gand en un grand port maritime.

La mise à grande section du canal de Terneuzen constitue pour tout le pays et spécialement pour les Flandres un intérêt de premier ordre, et comme les travaux commencés naguère sans convention préalable en vertu de la loi du 3 juin 1870 étaient d'ailleurs déjà fort avancés, le Gouvernement adhéra à la stipulation de l'article 11, sans se dissimuler les objections dont elle pouvait être l'objet, et non sans en avoir fait part d'abord au Gouvernement néerlandais.

La section centrale chargée de l'examen de la convention demanda au Gouvernement s'il ne serait pas possible d'arriver à une modification de l'article 11, en ouvrant de nouvelles négociations avec les Pays-Bas.

Le Gouvernement fit part de cette communication au cabinet de la Haye, et, à la suite de nouvelles négociations, celui-ci déclara qu'il pourrait renoncer au caractère perpétuel de l'article 11, si cette concession de sa part était compensée par quelque avantage d'une autre nature.

Le Gouvernement belge étudiait la reprise partielle de l'exploitation des lignes des chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, et cette reprise, depuis longtemps demandée, était sollicitée de nouveau et instamment par les populations du Limbourg et par l'industrie liégeoise.

De son côté, le Gouvernement des Pays-Bas désirait voir la Compagnie néerlandaise déchargée de l'exploitation de ces lignes, et le Gouvernement belge a cru agir dans l'intérêt du pays en rattachant l'une à l'autre les deux négociations. Il se refusa toutefois à reprendre l'exploitation de la ligne d'Hasselt à Eindhoven, dont les résultats sont à beaucoup près les moins favorables, et le Gouvernement des Pays-Bas a consenti, moyennant la reprise du surplus de l'exploitation du réseau Liégeois-Limbourgeois, à réduire à quinze ans la durée des stipulations de l'article 11.

Le Gouvernement ne doute pas que la Chambre n'approuve les modifications ainsi apportées à la convention primitive.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^{te} D'ASPREMONT-LYNDEN.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères, des Finances et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

La Convention pour l'amélioration du canal de Gand à Terneuzen, conclue le 2 septembre 1874 entre la Belgique et les Pays-Bas, ainsi que l'acte additionnel du 27 avril 1876, sortiront leur plein et entier effet.

ART. 2.

Sont approuvées :

1^o La Convention conclue le 25 avril 1876 entre les Ministres des Travaux publics et des Finances et la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements;

2^o La Convention conclue les 27 et 28 avril 1876 entre les Ministres des Travaux publics et des Finances et la société anonyme établie à Utrecht, sous la dénomination de *Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État*.

ART. 3.

Seront exploités par l'administration des chemins de fer de l'État, à partir du 1^{er} janvier 1877, et assimilés à tous égards aux lignes construites par lui, les chemins et embranchements désignés ci-après :

1° Le chemin de fer de Tongres à Bilsen ;

2° Le chemin de fer de Tongres à Ans par Glons, l'embranchement se dirigeant sur Liège en passant par Herstal et le faubourg de Vivegnis, et l'embranchement vers les houillères du nord de Liège, et s'étendant jusqu'aux stations de Flémalle-Grande et de Flémalle-Haute, communes à cet embranchement et au chemin de fer de Namur à Liège ;

3° Le chemin de fer de Beverst à Hasselt se terminant dans la station de Hasselt, commune à ce chemin de fer et aux chemins de fer de Landen à Hasselt, de Hasselt vers Maestricht, de Hasselt à Eindhoven et de Hasselt à Maeseyck ;

4° L'embranchement de chemin de fer prenant son origine à ladite station de Hasselt, et aboutissant au bassin de l'embranchement de Hasselt du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Donné à Baden, le 8 mai 1876.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^{te} D'ASPREMONT-LYNDEN.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

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

Et la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements, représentée par MM. HENRI CLOCHEREUX, président du Conseil d'administration, CYRIL VANDER ELST, LOUIS HOUTAIN, CHARLES BRACONNIER et CHARLES WEBER, administrateurs, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par délibération de l'Assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1876, dont une copie certifiée est ci-annexée sous le n° 1, il a été fait la convention suivante :

I.

CESSION A L'ÉTAT DES DROITS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois cède et abandonne à l'État belge, qui accepte, tous les droits qui lui compètent sur les chemins de fer pour l'établissement et l'exploitation desquels elle a été formée; ces chemins de fer sont :

A. En Belgique :

1° Le chemin de fer de Tongres à Bilsen, concédé par arrêté royal du 14 juin 1861, en exécution de l'article 2 de la loi du 2 juin 1861 ;

2° Le chemin de fer de Tongres à Aïs par Glons, l'embranchement se dirigeant sur Liège en passant par Herstal et le faubourg de Vivegnis, et l'embranchement vers les houillères du Nord de Liège, concédés par arrêté royal du 21 novembre 1862, en exécution de l'article 1^{er}, litt. C, de la loi du 12 août précédent ;

3° Le chemin de fer de Beverst à Hasselt et l'embranchement du chemin de fer prenant son origine à la station de Hasselt et aboutissant au bassin de

l'embranchement de Hasselt du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut, concédé par arrêté royal du 9 septembre 1863, en exécution de l'article 3, litt. A, de la loi du 31 mai précédent ;

4° Le chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas dans la direction d'Eindhoven, concédé par arrêté royal du 1^{er} juillet 1864, en exécution de l'article 1^{er}, litt. C, de la loi précitée du 12 août 1862.

B. Dans les Pays-Bas :

Le chemin de fer de la frontière belge à Eindhoven.

L'acte relatif à l'octroi de cette concession par le Gouvernement néerlandais a été remis au Gouvernement belge par la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.

C. Dans les deux pays :

Les raccordements avec les houillères, usines, etc., que ces raccordements aient ou n'aient pas été construits en exécution des concessions précitées.

Les chemins de fer, embranchements et raccordements dont il s'agit ci-dessus sont exploités par la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, en vertu de deux conventions, respectivement du 27 mars 1864 et du 28 mars 1864, et d'un article additionnel à cette dernière, en date du 6 mai 1867.

Ces conventions et cet article additionnel sont annexés à la présente sous les nos 2, 3 et 4.

ART. 2.

L'État belge entrera en jouissance le 1^{er} janvier 1877 de tout ce qui lui est cédé et abandonné par l'article 1^{er} ci-dessus.

ART. 3.

La Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois remettra avant le 1^{er} janvier 1877 à l'État, qui en disposera comme il l'entendra, trois cent seize des obligations de 500 francs portant un intérêt annuel de 25 francs qu'elle a émises le 1^{er} juin 1864, avec leurs coupons d'intérêt payables le 1^{er} juillet 1877 et leurs coupons ultérieurs, obligations qu'elle a actuellement en portefeuille.

ART. 4.

La Compagnie remettra également, avant le 1^{er} janvier 1877 à l'État belge, cinquante-trois obligations de la même émission avec leurs coupons d'intérêt payables le 1^{er} juillet 1877 et les suivants. Moyennant la cession de ces obligations, la Société sera libérée, à partir de l'année 1877, de l'engagement qu'elle a contracté par convention du 9 août 1864 de payer annuellement à l'État une redevance de douze cents francs pour l'usage de la station d'Ans,

et l'État payera en son lieu et place à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Français, à partir de 1877 également, la redevance annuelle de cent vingt-huit francs quatre-vingt-six centimes, due à cette Compagnie en vertu d'une convention en date du 27 septembre 1867 pour l'occupation, par l'embranchement d'Ans à Flémalle, du terrain dépendant du chemin de fer de Namur à Liège entre Flémalle-Grande et Flémalle-Haute.

La convention précitée du 27 septembre 1867 et la correspondance qui la complète ont été remises par la Société contractante à l'État.

S'il existait d'autres charges afférentes au premier établissement des chemins de fer, embranchements et raccordements dont il s'agit à l'article 1^{er} ci-dessus et à leurs dépendances, dans l'état où ils se trouveront au 1^{er} janvier 1877, elles continueraient à incomber à la Société contractante, ainsi que tout ce qui pourrait être dû à cette date, à moins qu'elles n'incombent à la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais.

La Société contractante achètera le cas échéant, pour et au nom de l'État, les immeubles dont elle n'aurait acquis que l'usage.

L'expropriation de ces immeubles serait, s'il y avait lieu, décrétée d'utilité publique.

II.

PRIX DE LA CESSION.

ART. 5.

Pour prix de cette cession, l'État belge prend à sa charge, à partir de l'année 1877, le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises, tant par la Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilsen que par la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.

En outre, l'État belge payera, à partir de l'année 1877 et jusques et y compris l'année dix-neuf cent cinquante-trois, à chacune des 40,400 actions dont se compose le capital social de la Compagnie du chemin de fer Liégeois, un revenu fixé comme il suit :

Pour l'année 1877	deux francs;
— 1878	deux francs cinquante;
— 1879	trois francs;
— 1880	trois francs cinquante;
— 1881	quatre francs;
— 1882	quatre francs cinquante;
— 1883	cinq francs;
— 1884	cinq francs cinquante;
— 1885	six francs;
— 1886	six francs cinquante;
— 1887	sept francs;
— 1888	sept francs cinquante centimes.

Pour l'année 1889 et les années suivantes jusques et y compris 1933, huit francs.

Ces paiements seront effectués par termes semestriels aux caisses de l'État

ART. 6.

Les obligations dont l'État s'engage à faire le service des intérêts et de l'amortissement par l'article précédent appartiennent à trois emprunts différents.

Le premier est celui des 2,984 obligations de 500 francs à 3 p. % d'intérêt émises par la Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilsen, le deuxième celui des 14,502 obligations de 500 francs à 3 p. % d'intérêt émises par la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, et le troisième, celui des 51,476 obligations de 500 francs à 3 p. % d'intérêt de la même Compagnie, mais dont il n'en a été créé que 50.142.

Il est entendu que le paiement des coupons d'intérêt payables le 2 janvier 1877 incombera à la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois.

III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 7.

La Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois remettra à l'État belge, avec inventaire, les archives concernant les trois emprunts précités, notamment les procès-verbaux des divers tirages et les titres remboursés.

Elle remettra également à l'État, au plus tard le 1^{er} janvier 1877, tous les titres de propriété des immeubles faisant partie du domaine des chemins de fer dont il s'agit, et tous les plans qu'elle possède du tracé, du profil en long, plans terriers, plans d'abornement, plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel fixe et mobile de la voie, etc., ainsi que les documents divers se rapportant à la construction de ces chemins de fer, le tout sur inventaire.

ART. 8.

La Compagnie introduira dans ses statuts les modifications nécessaires pour les mettre en harmonie avec la situation nouvelle résultant pour elle de la présente convention. Les statuts modifiés seront soumis à l'approbation du Gouvernement avant le 31 décembre 1876.

ART. 9.

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

Elle sera considérée comme non avenue dans le cas où elle ne serait pas approuvée par les Chambres avant le 15 juin 1876.

ART. 10.

La présente convention et ses annexes seront enregistrées au droit fixe de fr. 2 20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 25 avril 1876.

(Signé) H. CLOCHEREUX.

LOUIS HOUTAIN.

BRACONNIER.

WEBER.

VANDER ELST.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

ANNEXE N° 2.

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

Et la Société anonyme, établie à Utrecht, sous le nom de *Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État*, représentée par MM. CORNEILLE DEN TEX, président du Conseil, HENRI QUACK, secrétaire, et FRÉDÉRIC S'JACOB, directeur général, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par le conseil des commissaires en date du 14 décembre 1875,

Il a été exposé ce qui suit :

Par convention en date du 25 avril 1876, intervenue entre le Gouvernement belge et la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, sous la réserve de l'approbation des Chambres, l'État belge sera substitué, à partir du 1^{er} janvier 1877, aux droits de cette Compagnie sur les chemins de fer qui lui ont été concédés, tant dans les Pays-Bas qu'en Belgique, et à la Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilsen.

Ces chemins de fer sont exploités par la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, en vertu de deux conventions, respectivement du 27 mars 1864 et du 28 mars 1864, et d'un article additionnel à cette dernière, en date du 6 mai 1867.

Le Gouvernement belge et la Compagnie néerlandaise s'étant mis d'accord pour mettre fin à la seconde de ces conventions ainsi qu'à son article additionnel et pour régler l'exécution de la première, il a été conclu la convention suivante :

CHAPITRE 1^{er}.

LIGNES DONT L'ÉTAT BELGE REPREND L'EXPLOITATION.

ARTICLE PREMIER.

A partir du 1^{er} janvier 1877, la convention, intervenue le 28 mars 1864, entre la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais et la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, et l'article additionnel à cette convention, en date du 6 mai 1867, seront considérés comme ayant pris fin, et l'Administration des chemins de fer de l'État belge se substituera à la Compagnie néerlandaise dans l'exploitation des chemins de fer qui en font l'objet, savoir :

1^o Le chemin de fer de Tongres vers Bilsen ;

2^o Le chemin de fer de Tongres à Ans et l'embranchement se dirigeant sur Liège en passant par Herstal et le faubourg de Vivegnis et l'embranchement vers les houillères du Nord de Liège.

3^o Le chemin de fer de Beverst à Hasselt et l'embranchement de chemin de fer prenant son origine à la station de Hasselt et aboutissant au bassin de l'embranchement de Hasselt du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut ;

4^o Les raccordements avec les houillères, usines, etc., que ces raccordements aient ou n'aient pas été construits en exécution des concessions des chemins de fer précités.

La Compagnie néerlandaise cède et abandonne à l'État belge tous les droits qu'elle possède sur les chemins de fer, embranchements et raccordements ci-dessus énumérés, tels qu'ils lui ont été livrés par la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, en même temps que sur les ouvrages qu'elle a exécutés elle-même et à ses frais par application de l'article 5 de la convention du 28 mars 1864, et sur la station de Flémalle-Haute. L'agrandissement et l'appropriation de cette station font l'objet d'une convention intervenue le 10 décembre 1866 entre la Compagnie néerlandaise et la Compagnie du chemin de fer du Nord Français, et d'un article additionnel en date du 27 septembre 1867.

Cette convention et cet article additionnel sont annexés à la présente sous les nos 1 et 2.

ART. 2.

L'État belge s'oblige à exécuter, à partir du 1^{er} janvier 1877, en lieu et place de la Compagnie néerlandaise, la convention précitée du 10 décembre 1866 relative à la station de Flémalle-Haute.

De son côté, la Compagnie néerlandaise s'oblige à payer à l'État belge la somme de cent mille francs. Elle versera cette somme dans la caisse du Trésor à Hasselt dans le courant de janvier 1877.

La Compagnie a remis à l'État belge, qui s'oblige à l'exécuter en son lieu et

place, à dater du 1^{er} janvier 1877, la convention relative à la communauté de la station de Flémalle-Grande.

ART. 3.

La Compagnie remet également à l'État belge :

1^o Les conventions relatives à l'exploitation à double voie de la section commune de Hasselt à Beverst.

L'État belge s'oblige à exécuter ces conventions à partir du 1^{er} janvier 1877, et à rembourser à la Compagnie néerlandaise tous les travaux de premier établissement qu'elle aura payés à cette date, conformément à l'un de ces arrangements.

Il sera tenu compte à l'État belge de la valeur des matériaux à provenir des voies à démolir, tant dans la station de Munsterbilsen que sur l'embranchement aboutissant à cette station, qui seront utilisés aux travaux dont il s'agit ci-dessus, cet embranchement et ces matériaux faisant partie de la reprise effectuée par l'État belge ;

2^o Les conventions relatives à l'établissement et à l'exploitation de la station de Hasselt. Ces conventions seront modifiées et complétées, en tant que de besoin, avant le 1^{er} janvier 1877, de commun accord avec les administrations intéressées à la communauté de ladite station de Hasselt.

L'État belge et la Compagnie néerlandaise auront respectivement, à dater du 1^{er} janvier 1877, les droits et obligations afférents à la ligne de Hasselt à Liège d'une part, et à la ligne de Hasselt à Eindhoven d'autre part, sauf qu'il est entendu que les travaux de premier établissement qui pourront être, de commun accord entre tous les intéressés, jugés nécessaires à raison de la division en deux exploitations distinctes du réseau Liégeois-Limbourgeois, seront à la charge de la Compagnie néerlandaise.

Il est en outre convenu que la remise aux locomotives et ses dépendances que cette Compagnie possède dans la station de Hasselt seront cédées à l'État belge, en même temps que les lignes énumérées à l'article 1^{er} ci-dessus.

ART. 4.

Sous réserve de ce qui est stipulé ci-dessus en ce qui concerne la station de Flémalle-Haute et la section de Beverst à Hasselt, toutes les charges afférentes aux travaux de premier établissement exécutés ou à exécuter encore par la Compagnie en vertu de l'article 3 de la convention du 28 mars 1864, avec tout ce qui pourrait rester de ce chef au 1^{er} janvier 1877, continueront à lui incomber.

Elle achètera pour et au nom de l'État belge les immeubles incorporés par elle dans les chemins de fer cédés et dont elle n'aurait acquis que l'usage.

L'expropriation de ces immeubles sera, s'il y a lieu, décrétée d'utilité publique.

ART. 5.

La Compagnie remettra à l'Administration du chemin de fer de l'État les chemins de fer, embranchements, raccordements et dépendances dont il s'agit aux articles ci-dessus, tels qu'ils se comporteront au 1^{er} janvier 1877, mais en bon état d'entretien.

Les travaux d'entretien ou de renouvellement que la Compagnie aura laissés en souffrance seront, le cas échéant, évalués de commun accord ou à dire d'experts, et le montant de cette évaluation sera versé par elle dans la caisse de l'État.

ART. 6.

L'administration du chemin de fer de l'État entrera en jouissance de ces chemins de fer, embranchements et raccordements, en même temps que de leurs gares, magasins, bureaux, habitations, écuries, bassins, quais, rivages, terrains, matériels des stations, outillage des ateliers et remises, outillage de la voie, mobilier et généralement de toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination, auxquelles peut avoir droit la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, ou ceux aux droits desquels elle se trouve.

Toutefois, cette Compagnie conservera la propriété du matériel de traction et de transport et des approvisionnements.

La Compagnie a remis à l'État belge, qui le reconnaît, les inventaires du mobilier et de l'outillage dont il s'agit ci-dessus.

ART. 7.

La Compagnie donnera en location à l'Administration des chemins de fer de l'État belge la partie du matériel de traction et de transport que cette administration jugera nécessaire pour pouvoir assurer le service des lignes à reprendre, pendant le premier semestre de 1877.

En aucun cas, le nombre des locomotives que l'État belge se réserve de prendre en location ne pourra dépasser quinze, dont sept pour trains de voyageurs et huit pour trains de marchandises, et celui des wagons ouverts, quatre cents.

La Compagnie entend ne pas comprendre dans cette location le matériel à voyageurs et les wagons fermés.

Les prix de cette location seront fixés de commun accord avant le 1^{er} janvier 1877.

ART. 8.

L'État belge reprendra les approvisionnements de rails, billes, charbon, huile, bois, matériaux et objets divers existants dans les magasins, pour autant qu'ils soient reconnus d'un usage courant et qu'ils soient utilisables par l'Administration des chemins de fer de l'État.

La valeur de ces objets sera établie de commun accord ou à dire d'experts.

ART. 9.

La Compagnie du chemin de l'État néerlandais déclare avoir remis à l'État belge, avec inventaire, des copies certifiées conformes des marchés se rapportant à des fournitures destinées à l'exploitation des lignes livrées, et à effectuer après le 31 décembre 1876.

L'État belge déclare de son côté en avoir pris connaissance et s'oblige à les exécuter.

La Compagnie déclare en outre qu'à partir de ce jour, il ne sera plus contracté sans le concours de l'État belge aucun engagement pour des fournitures à effectuer après le 31 décembre 1876.

ART. 10.

La Compagnie déclare avoir remis, avec inventaire, à l'État, qui le reconnaît, des copies certifiées conformes des traités de transport conclus avec des particuliers, des conventions concernant les raccordements industriels, des conventions d'exploitation conclues avec d'autres compagnies, etc., traités et conventions actuellement en vigueur et dont les effets doivent se prolonger au delà du 31 décembre 1876.

L'État belge s'oblige à les exécuter en lieu et place de la Compagnie.

ART. 11.

La Compagnie remettra à l'État, au plus tard dans le courant du mois de janvier 1877, tous les plans qu'elle possède ou pourrait posséder, tels que plans des tracés et des profils en long, plans terriers, plans d'abornement, plans des stations, des ouvrages d'art, des bâtiments, du matériel de la voie, etc.

Elle lui remettra également tous les documents intéressant l'exploitation ultérieure des lignes cédées.

ART. 12.

La Compagnie restera exclusivement chargée de tout ce qui sera dû à raison de l'exploitation de ces lignes jusqu'au 31 décembre 1876.

CHAPITRE II.

LIGNE DONT L'EXPLOITATION CONTINUE A APPARTENIR A LA COMPAGNIE POUR L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT NÉERLANDAIS. (Convention du 27 mars 1864.)

ART. 13.

La longueur du chemin de fer de Hasselt à Eindhoven, qui sert de base à la fixation des sommes dues par la Compagnie des chemins de fer de l'État

néerlandais en exécution des articles 6 et 7 de la convention du 27 mars 1864, a été établie, de commun accord entre cette Compagnie et la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, à cinquante-neuf mille cent soixante-quatorze mètres trente centimètres.

La Compagnie néerlandaise a remis le procès-verbal relatif à ce mesurage à l'État belge, qui déclare y donner son approbation.

ART. 14.

Les sommes que la Compagnie des chemins de fer de l'État néerlandais aura à payer, à partir de l'année 1877, à l'État belge, du chef de la redevance kilométrique en exécution des articles précités de la convention du 27 mars 1864, seront versées semestriellement par elle dans la caisse du Trésor à Hasselt.

Les excédants dont il s'agit à l'article 7 de la convention précitée seront versés à la même caisse avant le 1^{er} juin de chaque année.

ART. 15.

La Compagnie rendra mensuellement compte à l'État belge des recettes brutes de la ligne de Hasselt à Eindhoven, dans la forme actuellement admise pour les comptes que l'État rend à la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut ou à ses ayants droit.

L'État belge aura le droit de faire inspecter afin de contrôle, mais sans pouvoir les déplacer, les livres et pièces de la comptabilité des recettes de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, tant dans les stations qu'à l'administration centrale à Utrecht.

Cette disposition remplace l'article 8 de la convention précitée.

ART. 16.

La nomenclature des produits à porter au compte des recettes brutes de la ligne de Hasselt à Eindhoven sera arrêtée de commun accord.

ART. 17.

La Compagnie pourra accorder sur la ligne de Hasselt à Eindhoven les modérations et exemptions de taxes que l'État belge accorde sur son réseau.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 18.

La présente convention sera soumise au plus tard le 1^{er} mai 1876 à l'approbation des actionnaires de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de

fer de l'État néerlandais, réunis, à cet effet, en assemblée générale aux termes de ses statuts.

ART. 19.

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

Elle sera considérée comme non avenue si les Chambres ne l'approuvent pas avant le 15 juin 1876.

ART. 20.

La présente convention et ses annexes seront enregistrées au droit fixe de fr. 2 20 c^s.

Fait en double à Bruxelles et à Utrecht les 27 et 28 avril 1876.

C. DEN TEX.

H. QUACK.

F. SJACOB.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

ANNEXE N° 5.

--

Acte additionnel du 27 avril 1876 concernant le canal de Terneuzen.

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, d'autre part, ayant jugé convenable d'apporter quelques modifications à la convention du 2 septembre 1874, concernant le canal de Terneuzen, ont, à cet effet, nommé pour leurs Plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges, le comte d'Aspremont-Lynden, Officier de Son Ordre de Léopold, Commandeur de l'Ordre ducal de la Branche Ernestine de la maison de Saxe, Grand-Croix de l'Ordre du Lion Néerlandais, Son Ministre des Affaires Étrangères, membre du Sénat, etc.

Et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, le baron Gericke de Herwynen, Commandeur de Son Ordre du Lion Néerlandais, Chevalier de 1^{re} classe de l'Ordre du Lion d'Or de la maison de Nassau, Grand Cordon de l'Ordre de Léopold de Belgique, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges, etc.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement belge se réserve la faculté de faire cesser les effets de la stipulation de l'article 11 des dispositions signées à Bruxelles, le 24 juin 1874, et insérées dans la convention du 2 septembre 1874, à partir de l'expiration de la quatorzième année après l'échange des ratifications de la présente convention, en faisant connaître douze mois d'avance son intention d'user de cette faculté.

ARTICLE DEUX.

Le Gouvernement belge s'engage à prendre, à la charge de l'État, l'exploitation des sections du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, de Hasselt à Liège, de Liers à Ans et Flémalle, et de Hasselt au Canal.

En ce qui concerne la section de Hasselt à Eindhoven, l'État belge se substituera aux droits et obligations de la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, la Société néerlandaise d'exploitation des chemins de fer de l'État restant chargée de l'exploitation de cette section aux conditions actuellement existantes.

ARTICLE TROIS.

Le présent acte additionnel sera considéré comme faisant partie de la convention du 2 septembre 1874 et sera ratifié en même temps.

En foi de quoi, les Représentants des deux Hautes Parties contractantes, désignés ci-dessus, l'ont signé et scellé en double original, à Bruxelles, le vingt-sept avril mil huit cent soixante-seize.

Baron GERICKE.

(L. S.)

Comte d'ASPREMONT-LYNDEN.

(L. S.)
