

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 AVRIL 1845.

RAPPORT

Fait par M. DESMAISIÈRES, au nom de la section centrale⁽¹⁾ chargée de l'examen du projet de loi relatif à la concession des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt⁽²⁾.

MESSIEURS ,

Par la loi du 26 mai 1837, il a été décrété :

1° Qu'il serait établi, aux frais de l'État, un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay par Courtray ;

2° Que la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seraient également rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 ;

3° Qu'il serait pourvu à ces dépenses par les moyens qui avaient été ou seraient mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834 ;

Et 4° que néanmoins il ne serait donné suite à la disposition précédente, en

(1) La section centrale était composée de MM. LIEDTS, *président*, DEMORTIER, THYRION, DUVIVIER, FLEUSSU, DE CORSWAER, et DESMAISIÈRES, *rapporteur*.

(2) Projet de loi et annexe, n° 79.

Mémoire, devis et documents divers, n° 426, session de 1843-1844.

ce qui concerne le Luxembourg, que lorsque le tracé aurait été fixé par une loi ultérieure.

Le chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay par Courtray est construit et en exploitation.

La ville de Namur se trouve également rattachée par un chemin de fer construit et exploité par l'État au système de chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834.

Enfin la loi du 29 septembre 1842 a satisfait aux prescriptions de la loi du 26 mai 1837, en ce qui concerne le Luxembourg, par la substitution de routes ordinaires à construire dans cette province jusqu'à concurrence d'une somme de 2 millions, au lieu et place du chemin de fer dont la construction avait été décrétée.

Lors de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834, M. le Ministre de l'Intérieur, qui avait alors les travaux publics dans ses attributions, fit dans la discussion une déclaration qui pouvait être considérée comme une réserve, en quelque sorte, en faveur de la construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à rattacher Tournay et Lille à la ligne de Bruxelles, vers la France par Mons.

Depuis lors, tout en reconnaissant la grande utilité, la nécessité même de la construction d'un chemin de fer de Jurbise à Tournay, la Chambre a cru devoir, dans sa séance du 9 septembre 1842, ajourner cette construction jusqu'après l'achèvement des lignes de chemin de fer décrétées et en voie d'exécution.

C'est à la construction de cet embranchement, Messieurs, et à l'achèvement du chemin de fer qui doit, pour qu'il ait été complètement satisfait aux prescriptions de la loi du 26 mai 1837, mettre la province du Limbourg en communication avec le réseau des chemins de fer de l'État, que le Gouvernement a présenté aux Chambres le projet de loi, relativement auquel j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de votre section centrale.

On ne saurait donc plus élever aujourd'hui aucune objection contre la réalisation de la construction de ces deux embranchements de chemins de fer.

Les seules questions à examiner sont le tracé, le mode de construction et le mode d'exploitation : c'est de cet examen, fait dans les sections et dans la section centrale, que je vais avoir l'honneur de vous rendre compte.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

1^{re} section. — Un membre a fait remarquer que le tracé du chemin de fer du Limbourg aurait dû, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, *Bulletin officiel*, n° 594, et en présence de la forte opposition qui s'est manifestée dans cette province contre le tracé adopté par le

Gouvernement, être soumis à une enquête préalable, ce qui n'a pas eu lieu. En conséquence, pour ne point retarder la construction du chemin de fer de Tournay à Jurbise, cet honorable membre a proposé de restreindre le projet de loi à la concession de ce seul et dernier chemin.

Cette proposition a donné lieu à une longue discussion sur la plus ou moins grande utilité, en faveur du Limbourg, de chacun des deux tracés mis en avant, l'un de Landen à Hasselt par St-Trond, l'autre de Liège à Hasselt par Tongres.

Les opposants au tracé par Tongres ont d'abord soutenu que l'enquête prescrite par l'arrêté royal de 1836, devait avoir lieu seulement pour les voies de communication que le Gouvernement était autorisé à concéder sans le concours de la législature; et que pour les concessions qui ne peuvent être accordées que par une loi spéciale, l'enquête ordonnée par l'arrêté royal de 1836, se trouvait remplacée par une enquête bien plus complète, puisqu'il y avait discussion publique de la part des deux Chambres législatives, sur un projet étudié et élaboré par le Gouvernement.

Ils ont ensuite soutenu que l'intérêt général du Limbourg demandait que la capitale de la province fût reliée aux chemins de fer de l'État, de manière à ce que le trajet à parcourir dans les diverses directions soit le plus court possible, et que le tracé par St-Trond pouvait seul remplir véritablement cette condition importante.

Les membres de la section qui se sont prononcés en faveur de la direction par Tongres, ont soutenu, au contraire, que l'intérêt général du Limbourg exigeait que la plus grande partie de la province, et surtout la plus populeuse fussent mises en communication facile et rapide avec les localités du royaume avec lesquelles la province a le plus de relations commerciales; que ces relations ont lieu principalement avec les provinces de Liège, de Namur et du Luxembourg; que dans cette direction se traitent au moins les deux tiers des affaires commerciales du Limbourg; que les chemins de fer devaient avoir surtout pour but de faciliter le transport des marchandises et de faire participer à la circulation facile et rapide qu'ils procurent, le plus de voyageurs possible; ce qui ne peut avoir lieu que lorsque le tracé traverse les localités les plus peuplées et ce qui seul peut faire augmenter les recettes de l'exploitation; ils ont fait remarquer enfin que le tracé par Tongres, réduisait la distance à parcourir entre Liège et Hasselt à 6 lieues et $\frac{3}{4}$ au plus, tandis qu'avec le tracé par St-Trond, il y aurait 13 lieues à parcourir pour se rendre de Hasselt à Liège.

La section n'a pas cru pouvoir décider la question de disjonction avant d'avoir reçu des explications de la part de M. le Ministre des Travaux Publics. Elle s'est en conséquence bornée à appeler sur cette question l'attention de la section centrale, pour la décider, après avoir entendu ce Ministre.

2^e section. — L'enquête préalable prescrite par l'arrêté royal du 29 novembre 1836 a été demandée par un membre à l'égard du chemin de fer de

Hasselt, et par un autre membre, en ce qui concerne le chemin de fer de Tournay à Jurbise. Ces propositions ont été rejetées par quatre voix contre deux (deux autres membres se sont abstenus).

Un membre a demandé ensuite que la section témoignât son regret de ce que les formalités prescrites par l'arrêté précité n'ont pas été remplies, et que l'on examinât séparément chacun des deux chemins.

La première partie de cette proposition a été adoptée par trois voix contre cinq abstentions. La seconde a été également adoptée.

Un membre a fait remarquer, quant au chemin de fer du Limbourg :

1^o Que la préférence doit être accordée au chemin de fer par Tongres, parce que Liège est le marché de Hasselt et que l'autre tracé laisse de côté la plus grande population du Limbourg ;

2^o Qu'on abandonne à la société concessionnaire la jouissance du chemin de fer de Landen à St-Trond, construit aux frais de l'État, et que celui-ci donne en outre un subside de fr. 200,000 ;

3^o Que les 50 p. % sur les recettes brutes ne suffiront pas pour couvrir la dépense d'exploitation mise à charge de l'État.

Des observations analogues ont été soumises par un autre membre, en ce qui concerne le chemin de fer de Jurbise. La section s'est bornée à voter la communication des unes et des autres, à faire par son rapporteur à la section centrale.

3^e section. — Cinq membres sur sept se sont prononcés en faveur de la concession du chemin de fer de Tournay à Jurbise, sauf à examiner et apprécier les conditions.

Trois membres ont voté également et sous les mêmes réserves en faveur de la concession du chemin de fer de Hasselt. Un membre en a voté le rejet, parce qu'il regarde cette concession comme onéreuse pour l'État en même temps qu'elle doit, selon lui, donner des bénéfices excessifs aux concessionnaires.

4^e section. — La concession a été adoptée tant en ce qui concerne le chemin de fer de Jurbise à Tournay que celui de Landen à Hasselt.

5^e section. — Sur la question de savoir s'il y a lieu de construire le chemin de fer de Tournay à Jurbise, quatre membres ont répondu *oui*, deux *non*, et deux autres se sont abstenus.

Cette section a pensé qu'il serait préférable de faire construire cette nouvelle voie par l'État, attendu que c'est d'après elle une véritable anomalie que de permettre la construction d'un chemin de fer particulier pour relier deux chemins de l'État et que, d'ailleurs, en donnant la concession de ce chemin à des particuliers ce serait compromettre l'avenir de l'exploitation en général des chemins de fer de l'État.

Toutefois, trois membres ont déclaré ne pas faire une condition absolue en ce qui touche la construction par l'État.

Cette section a encore été d'avis qu'il faudrait, dans tous les cas, obliger les concessionnaires à construire ce chemin à double voie, moyennant 50 p. % de la recette brute.

6^e section. — Son rapporteur a été chargé d'examiner, en section centrale, s'il ne serait pas plus avantageux pour l'État de construire ces chemins de fer à ses frais.

Section centrale. — Avant de délibérer sur la question de savoir s'il y a lieu pour l'État de construire lui-même les chemins de fer du Limbourg et de Tournay à Jurbise, nous avons voulu entendre M. le Ministre des Travaux Publics, qui nous a répondu, aux questions que nous lui avons adressées, dans les termes suivants :

« Pour ce qui est de l'exécution des deux chemins de fer par l'État, je n'ai
 » aucune raison d'y être contraire, par des considérations puisées dans les exi-
 » gences des services qui me sont confiés; mais je crois devoir faire remarquer
 » que, si le Gouvernement s'est décidé à soumettre aux Chambres les proposi-
 » tions de la compagnie Mackenzie, c'est surtout en vue de compléter le réseau
 » de nos chemins de fer, sans modifier la situation financière du pays, sans
 » augmenter le chiffre de la dette publique.

» Dans cet ordre d'idées, la soumission Mackenzie a paru d'autant plus accep-
 » table qu'elle laissait intact le principe de l'exploitation par l'État. »

Le but principal, on peut même dire le seul but que le Gouvernement et la Législature ont voulu atteindre par la construction et l'exploitation du réseau de nos chemins de fer, c'est de venir en aide par des communications faciles, économiques et rapides, à l'agriculture, à l'industrie, au commerce et aux relations sociales du pays. Seulement la loi du 1^{er} mai 1834 a voulu que les produits servissent à couvrir les intérêts et l'amortissement des sommes empruntées pour la construction ainsi que les dépenses d'entretien et d'administration.

Or, ce but et la condition financière qui y est attachée se trouveront ici bien plus certainement remplis avec la construction des chemins de fer de Jurbise et de Hasselt par une compagnie, dès que l'État se réserve l'exploitation et l'entretien, moyennant un prélèvement sur les recettes assez important pour qu'il ait la certitude de se rembourser de tous ses frais quelconques.

Il y a d'ailleurs un grand avantage pour le crédit de l'État, ainsi que le fait justement remarquer M. le Ministre des Travaux Publics, à ne pas charger la situation financière du pays par de nouveaux emprunts.

L'équilibre est à peine rétabli dans nos finances et nous aurons bientôt à l'égard des emprunts de 1840 et de 1842, à penser à des opérations de conversion semblables à celle que nous avons faite l'année dernière pour l'emprunt 5 p. % de 1831-1832, opération qui nous a permis de diminuer d'un million et demi environ le budget général des dépenses de l'État.

Par suite de ces considérations, six membres de la section centrale n'ont pas admis la construction par l'État.

Un membre se fondant sur ce que le chemin de fer de Tournay à Jurbise sera, relativement à ses frais de construction, beaucoup plus productif que les autres sections du railway national, a voté en faveur de la construction de ce chemin par l'État.

En ce qui concerne les regrets exprimés par trois membres de la 2^e section sur ce que l'enquête préalable n'avait pas eu lieu, la section centrale a demandé des explications à M. le Ministre des Travaux Publics qui a donné les suivantes :

« Les enquêtes en matière de travaux publics ont, en général, pour objet
» de reconnaître si les ouvrages projetés sont d'utilité publique et de donner
» aux divers intérêts engagés dans la question (intérêts industriels, commer-
» ciaux, agricoles et de localités) les moyens d'être entendus.

» Là, il s'agit, au contraire, de l'intérêt de l'État dans la question; et il n'est
» pas besoin d'une enquête pour permettre au Gouvernement et aux Cham-
» bres de prendre, à cet égard, une détermination en pleine connaissance de
» cause.

» L'enquête eût, d'ailleurs, entraîné des retards d'une année, peut-être, eu
» égard à la nécessité de soumettre l'affaire à la décision du pouvoir législatif.
» Selon toute apparence ces retards n'auraient pas pu être acceptés par la
» compagnie soumissionnaire et auraient, de la sorte, rendu tout arrange-
» ment impossible.

» Du reste, le projet de chemin de fer du Limbourg qui n'est que l'achève-
» ment de la ligne décrétée en 1837, de Landen à St-Trond, a été instruit de
» la même manière que toutes les autres lignes exécutées

» Pour le chemin de fer de Tournay il a reçu l'appui de toutes les localités
» qui peuvent être en cause et aucune réclamation n'a été adressée au Gou-
» vernement. L'enquête était donc inutile »

La 5^e section a voté la disjonction des deux chemins de fer à concéder et a rejeté le chemin de fer de St-Trond à Hasselt.

Sur la question de disjonction, les 2^e et 3^e sections ont témoigné le désir qu'on demande des explications à M. le Ministre des Travaux Publics.

Ces explications ont été demandées et obtenues : Il en résulte que la soumission de la compagnie Mackenzie doit être regardée comme indivisible, M. le Ministre croyant que la compagnie serait peu disposée à admettre la disjonction et ne pensant pas que la disjonction serait dans l'intérêt de l'Etat.

Il résulte, en outre, des considérations verbales, dans lesquelles est entré ensuite M. le Ministre, dans le sein de la section centrale, qu'il serait impossible, alors que la construction ne peut avoir lieu par l'État, d'arriver à rattacher

sous de bonnes conditions le Limbourg au système général des chemins de fer de l'État, si la construction du chemin de fer du Limbourg n'était pas liée à celle du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

La disjonction n'a, du reste, été demandée que dans la vue de faire décider autrement que ne le fait la soumission Mackenzie, la question du tracé du chemin de fer du Limbourg. En effet, les honorables membres de la Chambre qui demandent la disjonction, s'appuient sur ce que le chemin de fer partant de Hasselt devrait se diriger par Tongres sur Ans, parce que, de cette manière, la distance à parcourir entre Hasselt et Liège serait beaucoup plus courte et que le chemin de fer du Limbourg traverserait ainsi le centre de la province en même temps que les contrées les plus peuplées.

M. le Ministre et MM. les ingénieurs sont d'avis, au contraire, qu'il est plus avantageux à la province du Limbourg de se voir reliée au système des chemins de fer de l'État, à *Landen* plutôt qu'à *Ans*, parce que, si Ans est plus rapproché de Liège, et par conséquent de la frontière prussienne, Landen est plus rapproché des trois autres directions du railway de l'État, qui partent de Malines, l'une au Nord, vers Anvers; l'autre au Midi, vers Bruxelles, le Hainaut, la province de Namur et la frontière de France, et la troisième à l'Ouest, vers Gand, Bruges, Ostende, Courtray, Tournay et une autre partie des frontières de France.

Il y a d'ailleurs, en quelque sorte, chose jugée à cet égard par la construction elle-même du chemin de fer de Landen à St-Trond.

Dans la séance du 23 mai 1837, l'honorable rapporteur du projet de loi du 26 mai 1837 de la même année, s'exprimait ainsi :

« Vous avez vu dans le rapport que, quant à la province du Limbourg, il » n'est question pour le moment que d'un embranchement jusqu'à St-Trond. » que l'on pourra plus tard pousser plus loin. »

Dans la séance du Sénat, du 26 mai 1837, M. le Ministre des Travaux Publics, répondant à un passage du rapport de la commission qui avait été chargée d'examiner le même projet de loi, et où on exprimait des doutes sur l'obligation qu'il y aurait de prolonger plus tard le chemin de fer de Landen à St-Trond, s'est exprimé en ces termes :

« Les études sont également faites pour rattacher St-Trond au chemin de fer » de l'État; elles n'ont pas été poussées plus loin que St-Trond, et même dans » la discussion à la Chambre des Représentants, j'ai déclaré que le Gouverne- » ment ne voyait dans la loi que l'autorisation d'exécuter le chemin de fer » jusqu'à St-Trond, parce qu'il importait que la Chambre sût quel serait le » montant des dépenses autorisées par l'art. 2.

» Néanmoins, en réponse aux observations faites par la commission dans son » rapport, je dois déclarer que, si le Gouvernement reconnaît la nécessité de » prolonger plus avant dans le Limbourg la section de chemin de fer; que, » s'il en reconnaît l'exécution praticable et peu onéreuse, le Gouvernement

» demandera les crédits nécessaires, c'est-à-dire, l'autorisation de prolonger
 » plus vers le centre le chemin de fer du Limbourg. »

La section centrale, par six voix contre une, qui s'est abstenue, a rejeté la disjonction.

Un membre a insisté fortement pour que le point de raccordement de l'embranchement de Tournay avec la ligne du Midi ait lieu à Soignies plutôt qu'à Jurbise, la première de ces localités offrant plus de ressources, une station plus commode et étant, en outre, un centre de relations commerciales beaucoup plus important.

Pétitions adressées à la Chambre.

Vous avez, Messieurs, renvoyé à l'examen de la section centrale diverses pétitions, à l'égard desquelles je vais avoir l'honneur de vous présenter notre rapport, avant de passer à la discussion des articles du projet de loi.

Par pétition du 11 mars 1845, le conseil communal de Diest a demandé que le chemin de fer qui doit relier la province de Limbourg à la grande artère des voies ferrées par St-Trond et Weyer bifurque à ce dernier point vers Hasselt et Diest.

La section centrale, n'ayant été saisie d'aucune proposition à cet égard, s'est bornée à voter le dépôt de la pétition sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du projet de loi, et ensuite le dépôt au bureau des renseignements.

Par pétition du 26 février 1845, la commission des charbonnages liégeois a recommandé instamment à la Chambre le tracé du chemin de fer d'Ans à Hasselt par Tongres.

Ce tracé, selon elle, donne satisfaction à une plus grande masse de populations et d'industries et il doit procurer un plus grand mouvement de voyageurs et de transports commerciaux sur les chemins de fer de l'État.

Par l'exécution de ce tracé, le Limbourg, toujours d'après ladite commission, se trouverait en communication directe vers le Nord, avec Anvers, par le canal de la Campine; vers l'Est, avec la Meuse, le canal de Meuse-et-Moselle, l'Allemagne et les provinces du sud et de l'est du royaume.

Enfin, elle croit que la ville de Hasselt, dont le principal commerce est celui des grains et genièvre, en échange desquels Liège lui fournit la houille, s'abuse grandement en ne demandant pas le tracé par Tongres.

Le conseil communal de Tongres a adressé, le 24 janvier, à la Chambre une note à l'appui de sa pétition du 14 du même mois, qui a pour objet la construction du chemin de fer d'Ans à Hasselt par Tongres.

Le conseil communal de St-Trond ainsi que les bourgmestres des communes qui composent le canton de St-Trond, ont demandé à la Chambre la construc-

tion du prolongement jusqu'à Hasselt du chemin de fer de Landen à St-Trond, et se sont opposés à la construction du chemin de fer d'Ans à Hasselt par Tongres.

Le conseil communal de Hasselt, après avoir voté dans sa séance du 13 juillet 1842, un subside de fr. 72.000, en faveur du prolongement jusqu'à Hasselt, du chemin de fer de Landen à St-Trond, a adressé aux Chambres législatives un mémoire en faveur de ce prolongement.

Enfin, le 4 mars 1843, MM. De Tiège et Blyckaerts ont présenté à la Chambre des Représentants un mémoire en faveur du chemin d'Ans à Hasselt, par Tongres, dont ils ont demandé la concession.

M. l'ingénieur en chef Groetaers a fait, à M. le Ministre des Travaux Publics, deux rapports successifs, l'un du 8 et l'autre du 20 février. Les conclusions de tous deux sont contraires à la demande du conseil communal de Tongres, du comité des charbonnages de Liège et de MM. De Tiège et Blyckaerts.

Déjà, en 1837, le Département des Travaux Publics a publié un recueil de documents, rapports et pétitions, sur le choix de la direction à donner au chemin de fer qui, aux termes de la loi du 26 mai 1837, devait rattacher le Limbourg au réseau des chemins de fer de l'État.

La plupart des pétitions et documents que je viens d'énumérer ont été imprimés et distribués à tous les membres de la Chambre. La section centrale a voté le dépôt de tous sur le bureau, pendant la discussion du projet de loi, et a, en outre, conclu au renvoi de la pétition du conseil communal de Tongres à M. le Ministre des Travaux Publics.

DISCUSSION DES ARTICLES DE LA CONCESSION.

ART. 1^{er}. *Les concessionnaires exécuteront, à leurs frais, risques et périls, sous la surveillance du Gouvernement et dans un délai de trois ans, à compter de la date de la loi à intervenir, tous les travaux des deux chemins de fer ci-dessus désignés*

La 1^{re} section a été d'opinion qu'il fallait stipuler que la concession accordée à la société Mackenzie ne pourrait former aucune opposition à la concession ou à la construction aux frais de l'État d'un chemin de fer d'Ans à Hasselt par Tongres ou de tout autre chemin de fer quelconque.

La 2^e section a demandé également, mais pour être ajoutée à l'art. 2, une disposition additionnelle, ainsi conçue :

La concession du chemin de fer de Landen à Hasselt, par St-Trond, ne sera pas obstacle à la construction d'un deuxième embranchement de Hasselt par Tongres vers Liège ou de Tongres à Liège, à exécuter soit par l'État, soit par concession.

Bien que M. le Ministre des Travaux Publics ait fait remarquer que la soumission de la compagnie Mackenzie n'autorisait aucunement celle-ci à élever semblable opposition, opposition qui serait d'ailleurs contraire aux principes de la loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages, la section centrale a cru utile de stipuler *que les concessionnaires ne pourront, en aucun temps, mettre empêchement à la concession ou à la construction d'un chemin de fer parallèle ou autre, et ce sans qu'il puisse y avoir ouverture de ce chef à une demande en indemnité de leur part.*

Un membre ayant demandé s'il fallait aussi que la société concessionnaire acquière les terrains de l'État compris dans les fortifications d'Ath, à l'intérieur de laquelle forteresse doit être établie une station, la section centrale a pensé que non, par quatre voix contre deux.

Ce vote a été motivé sur ce que le chemin de fer doit retourner en toute propriété et jouissance à l'État, à l'expiration de la concession, et sur ce que déjà la compagnie aura à exécuter des travaux dispendieux pour traverser les fortifications d'Ath.

ART. 2. Les plans et études de M. l'ingénieur en chef Desart, ainsi que le devis estimatif annexé à son rapport (pages 55 à 63), serviront de base aux projets définitifs du chemin de Tournay à Jurbise.

Les concessionnaires construiront en même temps la double voie, si le Gouvernement l'exige.

Ce dernier devra déclarer sa volonté à cet égard, lors de la promulgation de la loi de concession.

Pour le chemin de fer de St-Trond à Hasselt, on suivra le projet de M. l'ingénieur en chef Groetaers (tracé direct), avec cette différence que le poids des rails sera porté à 24 kilog. par mètre courant, au minimum.

La compagnie ne pourra être tenue à construire des stations à Tournay, Jurbise et Landen, que dans le cas prévu à l'art. 9.

Les rails et les billes à poser dans la voie définitive, seront neufs et ne pourront avoir été employés, au préalable, comme matériel d'exécution des travaux.

Les billes ne pourront être coupées et approvisionnées que dans l'hiver qui précédera immédiatement la pose de la voie.

Les travaux seront, du reste, exécutés conformément aux règles de la bonne construction, et la réception en sera faite par les ingénieurs de l'État.

Des cahiers de charges, à arrêter ultérieurement, détermineront tout ce qui est relatif à l'exécution des travaux, d'après les bases qui précèdent.

Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, aux mêmes conditions, le prolongement du chemin de fer de Hasselt, vers la limite du Limbourg, dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire et vers le point qu'il indiquerait.

La seconde section a appelé l'attention de la section centrale sur ce qu'il faut éviter d'engager le Gouvernement pour le cas où les devis estimatifs seraient dépassés dans l'exécution.

Elle a demandé la suppression du dernier paragraphe de cet article et aussi que le Gouvernement ne puisse, dans aucun cas, être responsable de la mauvaise exécution des travaux, et qu'il déclare immédiatement quelle est son intention en ce qui concerne la double voie.

La 5^e section a exprimé le désir que les cahiers des charges des travaux, pour le cas où ils seraient déjà confectionnés, fussent imprimés et distribués aux membres des Chambres.

Elle a voté à l'unanimité la suppression du deuxième paragraphe de l'art. 2.

M. le Ministre des Travaux publics a répondu aux diverses observations des sections :

1^o Qu'on n'entend se référer aux devis estimatifs que pour la désignation des objets et non pour les prix, et que si, dans l'exécution, les devis étaient dépassés, la différence serait à charge des concessionnaires, puisque, d'après l'art. 1^{er}, l'exécution se fait aux frais, risques et périls de ceux-ci ;

2^o Que le Gouvernement ne pense pas qu'une double voie soit nécessaire sur la ligne de Landen à Hasselt ; que sur la ligne de Jurbise, le besoin de la double voie pourra, au contraire, se faire sentir, peut-être pas immédiatement, mais après un certain temps d'exploitation ; qu'enfin, dans cette situation des choses, le Gouvernement n'est pas d'avis d'user des pouvoirs que lui confère le § 2 de l'art. 2 ;

3^o Que le dernier paragraphe de l'article peut être utile et que, dans aucun cas, il ne peut produire d'inconvénient, puisque ce ne sera pas la compagnie, mais bien le Gouvernement et les Chambres qui seront juges de l'opportunité du prolongement du chemin de fer du Limbourg ;

4^o Que la responsabilité de l'exécution incombe entièrement à la compagnie et que dire que l'État ne sera, dans aucun cas, responsable de la mauvaise exécution, c'est sortir des bases du contrat et en atténuer la valeur plutôt que de l'augmenter.

Vu la première des réponses de M. le Ministre, la section centrale a été d'avis d'ajouter au § 1^{er} de l'art. 2, les mots : *Sans égard aux prix* ; après ceux-ci : *Annexé à son rapport*.

Après avoir reçu de nouvelles explications verbales de M. le Ministre, la section centrale a été unanime, pour insérer dans l'acte de concession, que le chemin de fer de Tournay à Jurbise sera construit à double voie. Seulement elle entend que le Gouvernement pourra accorder aux concessionnaires un délai moral pour la pose de la seconde voie.

La section centrale ayant fait observer à M. Ministre qu'il y avait, quant aux

prescriptions de l'art. 2 pour la confection des projets définitifs, une différence établie entre le chemin de Tournay à Jurbise et celui de Hasselt à St-Trond; M. le Ministre a répondu que c'était contre son intention et celle de la compagnie Mackenzie, que les rédacteurs de cet article avaient établi cette différence.

Nous avons donc appliqué la rédaction du premier paragraphe qui concerne le chemin de Jurbise, au quatrième paragraphe relatif au chemin de Hasselt.

M. le Ministre ayant aussi fait connaître que c'était par oubli qu'on n'avait pas mentionné, pour l'un chemin comme pour l'autre, que les billes devaient être en bois de chêne, nous avons cru devoir réparer cet oubli.

Croyant qu'il est nécessaire que la législature intervienne de nouveau lorsqu'il s'agira du prolongement du chemin de fer de Landen à Hasselt jusqu'à la limite de la province du Limbourg, nous avons cru devoir ajouter à la fin de l'article un paragraphe ainsi conçu :

Le Gouvernement ne pourra user de cette faculté qu'en vertu d'une loi.

Ayant retranché du texte de la loi l'autorisation accordée au Gouvernement pour arrêter les cahiers des charges, nous avons cru devoir ajouter les mots : *par le Gouvernement*, au septième paragraphe de l'article.

Enfin, nous avons cru devoir faire observer à M. le Ministre que, pour le chemin de fer de Hasselt à St-Trond, il n'est question, en ce qui concerne la construction mise à charge des concessionnaires, que de l'établissement de la station de Hasselt et que cependant dans la station actuelle de St-Trond, il n'existe que des bâtiments provisoires, en planches. M. le Ministre a consenti à ce qu'il soit fait mention, dans notre rapport, qu'il était entendu que les frais ultérieurs de construction et d'établissement de la station de St-Trond étaient à la charge des concessionnaires. Il aura soin, a-t-il ajouté, d'en faire l'objet d'une clause expresse dans le cahier des charges.

ART. 3. *La durée de la concession sera de 90 ans, qui prendront cours, pour chaque ligne, à compter du jour de la mise en exploitation.*

La 2^e section a demandé que la durée de la concession commence à courir du jour de la signature du contrat.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait observer que toutes les concessions prennent cours du jour de la mise en exploitation et qu'il ne voit pas de raison pour s'écarter ici de ces précédents.

La 3^e section a demandé que la durée de la concession soit mise en adjudication.

M. le Ministre a fait observer que la mise en adjudication aurait pour première conséquence de délier la compagnie Mackenzie de ses engagements; qu'elle pourrait aussi avoir pour résultat de substituer à cette compagnie des hommes présentant moins de garantie de rendre l'exécution jusqu'à un certain

point problématique, et de donner de l'aliment aux opérations d'agiotage contre lesquelles on cherche avec raison à se prémunir dans un pays voisin.

La section centrale a pensé qu'il serait peut-être dangereux de rendre la mise en adjudication obligatoire pour le Gouvernement. Elle s'est, en conséquence, bornée à rédiger l'article du projet de loi en ce sens que le Gouvernement serait autorisé à traiter pour la construction par voie de concession de péages des chemins de fer de St-Trond à Hasselt et de Tournay à Jurbise, sans déterminer le mode de traité. De cette manière le Gouvernement pourra mettre la concession en adjudication s'il le juge utile.

ART. 4. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu comme cela est d'usage pour les travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais aux frais exclusifs des concessionnaires. Le Département des Travaux Publics prendra les mesures nécessaires à cet effet.

La section centrale a adopté, à l'unanimité, la proposition faite par la 2^e section, d'ajouter les mots : *conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.*

En conséquence et vu que l'article, tel qu'il est rédigé, ne dit pas assez positivement que tous les frais d'expropriation judiciaires et autres sont à la charge des concessionnaires, la section centrale propose la rédaction suivante .

ART. 4. Le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour que la mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, aient lieu conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Tous frais, y compris ceux de justice, seront exclusivement supportés par les concessionnaires.

ART. 5. Le tarif des péages à percevoir pendant la durée de la concession, sera établi d'après les bases du tarif actuellement en vigueur sur les chemins de fer de l'État, sans préjudice aux modifications qui pourront y être apportées de commun accord.

La 2^e section a émis l'avis que la société devrait admettre, dans tous les cas, les tarifs de l'Etat.

La 5^e section voudrait que le Gouvernement ait liberté entière de fixer le tarif. En conséquence, elle a rejeté cet article.

M. le Ministre a fait observer que la compagnie concessionnaire ne pourrait souscrire à de pareilles conditions, parce que l'Etat, par des raisons politiques ou par protection industrielle, agricole et commerciale, pourrait, après qu'une partie, plus ou moins grande, des capitaux employés à l'établissement de ses chemins de fer se trouverait amortie, adopter un tarif qui ne fût nullement rémunérateur; ce qui pourrait occasionner un grand préjudice à la compagnie.

D'un autre côté, les dépenses d'exploitation étant à la charge de l'État, on conçoit que la compagnie n'aura jamais intérêt à s'opposer à des modérations de taxe, lorsqu'elles seront susceptibles de produire une augmentation de recette.

La 2^e section ayant demandé que les convois militaires soient exemptés du paiement des prix du tarif, notamment en cas de guerre, sauf à payer les frais de locomotion, M. le Ministre a répondu que, d'après l'art. 5 de la soumission Mackenzie, les convois militaires ne payeront que moitié prix, puisqu'il en est ainsi sur les lignes de l'État et qu'il ne lui paraissait pas qu'il fallait aller au-delà.

Nonobstant ces observations, la section centrale a adopté à l'unanimité le paragraphe additionnel suivant :

Les modérations et exemptions de taxes actuellement établies sur les chemins de fer de l'État, en faveur du service de la poste aux lettres et des transports de militaires, de détenus, de douaniers, de condamnés, de mendiants arrêtés et de fonctionnaires et employés des chemins de fer de l'État, seront appliquées aux lignes concédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

ART. 6. *L'État accordera à la compagnie, à titre de subvention, pour la ligne de St-Trond à Hasselt, la jouissance de la section de Landen à St-Trond, pendant la durée de la concession de cette ligne, plus un subside de fr. 200,000, payable par quart, en quatre années consécutives, le premier quart étant exigible à l'époque où la ligne de St-Trond à Hasselt pourra être livrée à la circulation.*

La 1^{re} section a demandé qu'il fût entendu que l'État recevra pour son compte les fr. 72,000 votés par le conseil communal de Hasselt.

La 2^e voudrait que la section de Landen à St-Trond demeure la propriété de l'État, qui en aurait tous les bénéfices.

Le Gouvernement est d'accord sur ce qu'il est entendu que les fr. 72,000, votés par le conseil communal, reviennent à l'État. Il croit la condition proposée par la 2^e section, inadmissible pour les concessionnaires.

Cet article a été adopté par la section centrale.

ART. 7. *L'État sera chargé d'administrer par ses agents, d'exploiter par son matériel et d'entretenir les lignes concédées.*

Les frais de cette administration, les frais d'exploitation, ainsi que d'entretien des voies et du matériel sont calculés, pour chaque année, d'après la moyenne, par kilomètre, de toutes les dépenses de l'exploitation des chemins de fer de l'État, moyenne dont le chiffre sera établi par le compte-rendu, annuellement présenté aux Chambres législatives, aux termes de la loi du 1^{er} mai 1834.

Toutefois, ces frais de toute nature ne pourront être portés en compte à la compagnie, que pour 50 p. % de la recette brute de lignes qui font l'objet de la présente soumission.

Ces mêmes frais, dans le cas de construction de double voie, seront réduits d'un cinquième et ne pourront, dès-lors, être portés en compte, pour plus de 40 p. % des recettes brutes.

La partie des recettes qui restera disponible, après déduction des dépenses d'exploitation, sera versée mensuellement dans les caisses de la Compagnie.

Les détails d'exécution de différents points mentionnés au présent article feront l'objet d'un règlement entre le Département des Travaux Publics et la Compagnie.

La 1^{re} section demande que l'État prélève en tout cas les 50 p. % de revenu brut par forfait, pour les frais d'exploitation et d'entretien.

Elle pense que de meilleures conditions peuvent seules faire renoncer à la mise en adjudication de la durée de la concession.

La 2^e section, après avoir adopté le § 1^{er} de cet article, a proposé de remplacer les autres par les suivants :

« L'État prélèvera sur la recette brute les frais de recette, d'exploitation et d'entretien, ainsi que l'intérêt du capital employé au matériel primitif et à l'amortissement de ce capital.

» Ce prélèvement ne pourra excéder la moyenne, par kilomètre, des dépenses de même nature, relatives aux chemins de fer de l'État, moyenne dont le chiffre sera établi par le compte-rendu présenté annuellement aux Chambres législatives, aux termes de la loi du 1^{er} mai 1834. »

La 5^e section a demandé le rejet du § 2 de l'article et qu'on fixât invariablement à 50 p. % le partage du revenu brut.

Ces diverses demandes et observations ont été transmises à M. le Ministre des Travaux Publics. Il y a d'abord répondu par la note suivante :

« En Angleterre, les frais d'exploitation vont de 30 à 40 p. % de la recette; en France, ces frais s'élèvent de 40 à 45 p. %.

» En Belgique, à cause du non-achèvement des lignes et des tarifs fort bas, ces frais sont plus considérables, quoique suivant, d'année en année, une marche décroissante. Pour 1844, nonobstant des frais considérables de renouvellement, les dépenses ne se sont élevées qu'à 51 1/2 p. % de la recette.

» Il est à observer de plus que les lignes à concéder à la compagnie Mackenzie coûteront moins que cette moyenne, par le motif qu'il ne s'agit que de donner de l'extension et un meilleur emploi à des services d'exploitation qui existent déjà entre Mouscron et Tournay, entre Landen et St-Trond. En limitant la dépense à porter en compte à la compagnie à 50 p. % de la recette des deux lignes, l'État ne s'expose donc pas à être constitué en perte. La compagnie, au contraire, en acceptant la moyenne de la dépense de l'État sans limitation, s'exposerait à des chances défavorables, dans le cas où l'État, par des motifs politiques ou commerciaux, accorderait de notables réductions sur d'autres lignes, réductions qui auraient pour conséquence d'augmenter le chiffre général des dépenses. »

La dépense moyenne d'exploitation et d'entretien de toutes les lignes de l'État, s'élève, par lieue exploitée, d'après le compte-rendu de 1844, à fr. 51,569-14; elle montait, en 1841, à fr. 67,006-04. Il y a donc, pour 1844, par comparaison à 1841, une diminution de fr. 15,436-90, soit environ 23 p. %.

D'après les comptes-rendus relatifs aux exercices 1843 et 1844, les nombres de lieues exploitées, terme moyen pendant l'année entière, ainsi que les recettes totales et les revenus nets moyens des railways de l'État, ont présenté les résultats suivants par lieue exploitée :

	NOMBRE DE LIEUES EXPLOITÉES.	DÉPENSES TOTALES		RECETTES TOTALES.		REVENUS NETS.	
		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
En 1841	67 $\frac{3}{4}$	67,006	04	91,901	60	24,895	56
1842	79 $\frac{2}{10}$	59,347	56	94,211	53	34,863	97
1843	96 $\frac{1}{2}$	56,752	49	93,206	62	36,454	13
1844	111 $\frac{8}{10}$	51,569	14	100,451	64	48,882	50

D'après ces mêmes comptes-rendus et ceux relatifs aux exercices 1841 et 1842, les dépenses d'exploitation ont été réparties comme suit :

ANNÉES.	NOMBRE DE LIEUES EXPLOITÉES.	DÉPENSES			Observations.
		D'ENTRETIEN DU RAILWAY ET DES STATIONS.	DE LOCOMOTION.	D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE, DE TRANSPORTS ET DE PERCEPTION.	
1841.	67 $\frac{3}{4}$	753,425 85	Coak... 820,489 91 Autres. 1,715,229 79	Camionnage. 320,418 04 Autres..... 928,292 78	
1842.	79 $\frac{2}{10}$	902,536 43	Coak... 730,377 78 Autres. 1,604,547 39	Camionnage. 203,747 20 Autres..... 1,259,118 28	
1843.	96 $\frac{1}{2}$	1,422,252 09	Coak... 656,478 78 Autres. 2,006,513 98	Camionnage. 128,741 74 Autres..... 1,262,629 13	
1844.	111 $\frac{8}{10}$	1,400,071 34	Coak... 700,000 00 Autres. 2,141,734 51	Camionnage. 141,770 68 Autres..... 1,381,754 27	

Enfin, d'après ces divers comptes-rendus, le parcours moyen fourni par chaque lieue exploitée, a été :

En 1841, de.	4,278 lieues.
1842, de.	4,013
1843, de.	3,890
1844, de.	4,446

et les mouvements généraux des transports ont présenté les résultats suivants :

ANNÉES	VOIE MOYENNE par kilomètre	NOMBRE DE VOYAGEURS	BAGAGES — KILOG.	FINANCES — GROUPE.	ARTICLES DE MESSAGERIES COLIS — KILOG.		VOITURES	CHEVAUX	GROS BÉTAIL	PETIT BÉTAIL	MARCHANDISES DE ROULAGE — KILOG.
1841	7 1/10	2,635,874	5,165,190	22,086	246,617	10,264,202	2,880	767	4,093	9,032	165,717,918
1842	7 2/10	2,716,773	7,998,744	22,607	202,676	12,907,745	2,978	834	4,107	23,790	207,869,410
1843	7	3,071,093	9,513,625	23,350	102,198	25,100,211	3,060	1,700	8,609	33,562	313,453,820
1844	7 1/10	3,601,562	10,496,065	29,448	227,480	39,800,910	3,491	2,154	12,691	49,046	520,422,667

Il suffit de jeter les yeux sur ces divers chiffres pour être convaincu que la forte diminution opérée sur les dépenses d'exploitation est due à ce qu'on ne néglige aucun effort pour introduire des économies dans le système d'exploitation, et notamment aux réductions opérées sur la consommation du coak et sur les frais de camionnage.

Nous voyons, en effet, qu'en 1841 la valeur du coak consommé pour 67 lieues $\frac{3}{4}$ exploitées, terme moyen, pendant l'année entière, pour un parcours moyen fourni par chaque lieue exploitée de 4,278 lieues et pour un mouvement de transport beaucoup moindre, a été de fr. 320,489-91. tandis qu'en 1844 la valeur du coak consommé pour 111 lieues $\frac{8}{10}$ exploitées, terme moyen, pendant l'année entière, pour un parcours moyen fourni par chaque lieue exploitée de 4,446 lieues et pour un mouvement de transport beaucoup plus grand, a été seulement de fr. 700,000.

Nous voyons aussi que les sommes payées aux entrepreneurs du camionnage en 1841, bien que le camionnage n'ait été obligatoire, pour le paiement aux entrepreneurs, que pendant les 7 derniers mois et avec un mouvement de 165,717,918 kilog. de marchandises de roulage et de 10,264,202 kilog. de petites marchandises, pour l'année entière, ont monté ensemble à fr. 320,418-04, tandis qu'en 1844 elles ne se sont élevées, pour toute l'année, qu'à fr. 141,770-68, avec un mouvement de 520,422,667 kilog. en grosses marchandises et de 39,800,910 kilog. en petites marchandises.

De grandes économies ont été introduites sur diverses autres branches plus ou moins importantes du service d'exploitation, et notamment sur les dépenses du personnel; mais par cela même que sur ces divers articles de dépense d'exploitation des économies considérables ont été obtenues, on ne peut plus en espérer de très grandes sur ces mêmes articles dans l'avenir. D'un autre côté, la question des frais d'entretien du railway, ainsi que du matériel d'exploitation, de son renouvellement et des intérêts de son coût primitif, ne nous a pas paru être encore résolue aujourd'hui.

Nous en sommes arrivés, à la vérité, par les augmentations que l'on a réussi à opérer sur les recettes et par les économies introduites dans les dépenses, à ce que celles-ci forment à peu près seulement la moitié des premières. Réussirons-nous à faire descendre cette proportion encore plus bas? C'est ce que nous devons espérer surtout pour l'époque où notre railway national sera mis en communication avec tous les chemins de fer français et allemands; mais c'est

ce qui n'est pas certain, cependant, si l'on tient compte des modérations de taxe que nous pouvons devoir accorder au commerce, à l'industrie et à l'agriculture.

Aussi, si ce n'était pas que l'exploitation des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Hasselt à St-Trond ne doit exercer que peu ou pas d'influence sur les dépenses d'administration générale; que l'entretien de ces railways, primitivement mieux et plus solidement construits par suite de l'expérience acquise et où il se trouve peu de travaux d'art, sera nécessairement moins dispendieux que celui des chemins de fer de l'État en général; qu'indépendamment des recettes directes que produiront ces deux nouveaux chemins de fer, ils réagiront favorablement sur le chiffre des recettes de nos chemins de fer actuellement exploités; si ce n'était pas de ces diverses considérations, dis-je, nous n'oserions pas même admettre qu'il soit stipulé dans la concession que, pour toute indemnité du chef des frais d'entretien et d'exploitation, l'État percevra, à son profit, à titre de forfait, la moitié des recettes que produiront les chemins de fer de Jurbise et de Hasselt.

L'art. 7, tel qu'il est proposé par la compagnie Mackenzie et le Gouvernement, accorde au Gouvernement, pour l'indemniser de ses frais d'exploitation, une somme égale à la moyenne, par lieue exploitée, du coût d'exploitation de tous les chemins de fer de l'État: mais pour le cas où ce coût dépasserait la moitié de la moyenne des recettes par lieue exploitée des chemins de fer de Jurbise et de Hasselt, l'indemnité d'exploitation et d'entretien à toucher par l'État est alors réduite à un chiffre égal à la moitié de la moyenne des recettes des chemins de fer de Jurbise et de Hasselt.

Ainsi, d'après la soumission Mackenzie, cette compagnie obtiendrait, comme *minimum* à recevoir par elle, la moitié des recettes brutes provenant des chemins de fer concédés. Lorsque la moyenne des frais d'exploitation des chemins de fer de l'État serait au-dessous de la moitié de ces recettes, elle recevrait en outre la différence; lorsque ladite moyenne dépasserait cette moitié, elle percevrait toujours une moitié.

L'État, au contraire, dans le premier cas, ne toucherait qu'une somme égale à ses frais d'exploitation et d'entretien, et dans le second cas, éprouverait une perte égale à la différence.

Nous avons pensé avec plusieurs sections de la Chambre qu'il faut qu'il y ait ici forfait complet; que l'État doit pouvoir profiter du bénéfice que pourrait procurer un coût d'exploitation au-dessous de la moitié des recettes, comme il doit supporter la perte si ce coût d'exploitation dépasse la moitié des recettes.

Toutefois, ayant voté plus haut l'établissement immédiat de la seconde voie du chemin de fer de Tournay à Jurbise, nous avons pensé avec le Gouvernement que pour prendre en compte l'augmentation des frais de construction à charge des concessionnaires, il fallait, de ce chef, leur abandonner un cinquième des 50 p. % à prélever par le Gouvernement à titre d'indemnité pour tous les frais d'exploitation et d'entretien.

Les 10 p. $\frac{1}{10}$ abandonnés en sus aux concessionnaires reviendront dans l'hypothèse d'un coût total de fr. 2,000,000 pour les neuf lieues de seconde voie, à un revenu annuel de

fr. 72,000, soit 3 $\frac{6}{10}$ p. $\frac{1}{10}$	si la recette par lieue, s'élève à. . .	fr. 80,000
90,000, — 4 $\frac{1}{2}$ id.	id.	100,000
108,000, — 5 $\frac{4}{10}$ id.	id.	12,000
126,000, — 6 $\frac{3}{10}$ id.	id.	140,000
144,000, — 7 $\frac{2}{10}$ id.	id.	160,000

L'hypothèse de recette la plus probable étant celle de fr. 100,000 par lieue, on voit que ce n'est pas trop accorder que d'attribuer 10 p. $\frac{1}{10}$ des recettes brutes aux concessionnaires pour les indemniser de la construction de la seconde voie.

En conséquence, nous avons l'honneur de proposer à la Chambre de rédiger l'art. 7 comme suit :

ART. 7. L'État sera chargé d'administrer par ses agents, d'exploiter par son matériel, et d'entretenir les lignes concédées.

50 p. $\frac{1}{10}$ de la recette brute des lignes qui font l'objet de la présente concession sont attribués à l'État pour frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, et ce à titre de forfait absolu et pour toute la durée de la concession.

Les autres 50 p. $\frac{1}{10}$ de la recette prémentionnée seront versés annuellement dans les caisses de la compagnie.

Lorsque la seconde voie du chemin de fer de Tournay à Jurbise sera établie, la retenue au profit de l'État sur les recettes brutes de ce chemin sera réduite à 40 p. $\frac{1}{10}$.

M. le Ministre des Travaux Publics, bien que considérant toujours les art. 7, 8, 9, 10 et 11 de la soumission Mackenzie comme acceptables, a fait connaître à la section centrale que des propositions lui étaient faites par une autre compagnie, et que ces propositions autorisaient à espérer que le Gouvernement pourrait, dans les circonstances présentes, trouver à traiter sur des bases modifiées dans le sens de la rédaction nouvelle proposée par la section centrale, à laquelle il ne peut toutefois se décider encore à adhérer.

ART. 8. *Le Gouvernement restera seul responsable vis-à-vis des tiers des conséquences de cette exploitation, sans aucun recours contre la compagnie.*

La 1^{re} section a demandé l'addition des mots : *à moins que les pertes ne résultent d'un vice de construction.*

A la 2^e section, cinq membres contre un ont demandé la suppression de cet article.

La 5^e a rejeté l'article.

Bien que M. le Ministre ait fait connaître qu'à raison de son peu d'importance il pensait que la compagnie ne s'opposerait pas à la suppression de cet article, la section centrale a adopté, à l'unanimité, l'amendement de la 1^{re} section.

ART. 9. Les conventions stipulées en l'art. 7 sont faites pour dix ans et pourront être renouvelées, après chaque période du même cours.

A l'expiration de chacune de ces périodes, la compagnie aura le droit d'y renoncer en prévenant le Gouvernement deux ans à l'avance.

ART. 10. En cas de non-renouvellement desdites conventions et sans préjudice de la faculté réservée à l'État par l'article suivant, la société fera l'exploitation de ses lignes, par elle-même, par son matériel et à ses frais.

Les conditions de cette exploitation feront l'objet d'un cahier des charges spécial.

ART. 11. Si la société usait de la faculté qui lui est laissée par le § 2 de l'art. 9, le Gouvernement aurait la faculté de racheter la concession et de se substituer à tous les droits de la compagnie, en remboursant à celle-ci le capital de premier établissement et en lui payant une prime :

<i>de 25 p. %</i>	<i>de ce capital</i>	<i>après la première période décennale ;</i>
<i>de 20 p. %</i>	<i>id.</i>	<i>après la seconde ;</i>
<i>de 15 p. %</i>	<i>id.</i>	<i>après la troisième ;</i>
<i>de 10 p. %</i>	<i>id.</i>	<i>après la quatrième.</i>

Pour les périodes ultérieures, le rachat sera régi par l'art. 14.

L'État devra notifier cette intention de rachat dans les trois mois qui suivront la déclaration de la compagnie.

La 1^{re} section a pensé qu'il serait préférable de changer l'art. 9, qu'elle ne peut admettre. Le Gouvernement devrait abandonner la faculté de rachat et conserver l'exploitation ; la compagnie devrait renoncer à la faculté de pouvoir exploiter par elle-même. Si la faculté de rachat était maintenue, il faudrait, dans ce cas, que le Gouvernement ne pût en user qu'après en avoir consulté les Chambres. Cette section a, en outre, demandé la suppression des art. 10 et 11.

La 2^e section a refusé, à l'unanimité, à la compagnie concessionnaire, la faculté de reprendre l'exploitation. Elle a seulement accordé à l'État la faculté de remettre cette exploitation à la compagnie par périodes décennales. Quant au rachat il doit, selon elle, ne pouvoir avoir lieu que sous l'approbation de la Législature et, pour le cas où il aurait lieu, elle a demandé d'abord comment serait établi le capital de premier établissement et ensuite, si l'État pourra se borner à racheter seulement un des deux chemins de fer et si le subsidé de fr. 200,000 ferait partie du prix de rachat. Elle n'a adopté, enfin, les art. 11 et 12 qu'en supprimant le dernier paragraphe de chacun d'eux et en stipulant

que, lors de la construction, le Gouvernement aurait des commissaires pour s'assurer des dépenses réelles à prendre en considération lors du rachat.

La 3^e section a pensé également que le Gouvernement ne doit avoir la faculté de traiter du rachat que moyennant autorisation spéciale de la Législature.

A la 5^e section cinq membres ont rejeté ces articles et trois se sont abstenus. Le rejet a été motivé sur ce qu'il ne faut pas que la compagnie concessionnaire puisse s'immiscer en quoi que ce soit dans l'administration de l'exploitation et sur ce que cette compagnie, étant seule appelée à établir le chiffre de la dépense de construction, elle pourrait l'élever de telle manière que le rachat serait plus ou moins onéreux pour l'État.

Voici quelles ont été les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics, aux observations des sections :

« Ainsi que le dit l'Exposé des motifs du projet de loi, la compagnie ne » pouvait se lier pour un terme indéfini aux éventualités qui peuvent surgir.
 » Elle a voulu se réserver une faculté de reprendre l'exploitation ; d'un autre » côté, le Gouvernement a tenu, avant tout, au moyen de la conserver ; de là » le rachat par périodes décennales pour le cas où la compagnie réclamerait » l'exploitation.

» Est-il à craindre que la compagnie use de la faculté que lui reconnaît le » § 2 de l'art. 9 ?

» Elle ne le pourrait sans devoir créer des stations à Tournay et à Jurbise, » un matériel d'exploitation, des ateliers ; sans prendre à sa solde un personnel » d'ingénieurs, de mécaniciens, en un mot, sans s'exposer à des frais généraux » nécessairement très élevés, à cause de l'étendue relativement restreinte des » lignes à desservir et, en outre, par l'impossibilité d'avoir un personnel ainsi » que des ateliers, magasins, etc., communs aux deux lignes.

» Évidemment la compagnie ne pourrait, sans méconnaître ses intérêts, pré- » férer à l'exploitation de l'État celle qu'elle ferait par elle-même dans des » circonstances désavantageuses qui viennent d'être indiquées.

» Dans le cas où le Gouvernement rachèterait, au bout de ces périodes » décennales, cette acquisition se ferait à des conditions meilleures que s'il » construisait aujourd'hui le chemin à l'aide d'un emprunt.

» Il n'a jamais pensé que le rachat pût se faire sans que la question eût été » au préalable soumise aux Chambres.

» Il est bien douteux que la société consente au retrait du § 2 de l'art. 9 ; » mais on regarde comme tout à fait improbable qu'elle consente à ce que cette » stipulation, dont elle a demandé l'insertion dans son intérêt, soit modifiée de » manière à lui imposer, au gré du Gouvernement, une exploitation qu'elle ne » serait pas à même de faire et pour laquelle elle manquerait de stations, de » matériel et de personnel.

» L'art. 11 est indispensable dans l'intérêt de l'État si on admet les art. 9 et 10.

» L'observation de la 2^e section, qui tend à provoquer une autre rédaction de l'art. 11, est fondée.

» Le capital de premier établissement sera déterminé, soit en adoptant le chiffre des estimations des ingénieurs comme représentant ce capital, soit par l'intervention d'un commissaire qui aurait mission de constater, pendant l'exécution et contradictoirement avec la compagnie, toutes les dépenses réellement faites. C'est là un des points à déterminer par le cahier des charges. »

Malgré ces réponses aux observations des sections, la section centrale, reconnaissant que la plupart de celles-ci sont fondées, a rejeté à l'unanimité les art. 9, 10 et 11.

ART. 12. *La compagnie sera représentée, près du Gouvernement, par son conseil d'administration*

Elle pourra déléguer ses administrateurs pour la surveillance de ses intérêts, l'inspection et la vérification des comptes de recettes et de dépenses, qui lui seront remis par le Gouvernement.

Deux administrateurs de la compagnie seront admis aux délibérations du conseil de la direction des chemins de fer de l'État, pour toutes les affaires concernant les lignes de la compagnie, et notamment en ce qui concerne le règlement du nombre et de la marche des convois.

La 1^{re} section a pensé que cet article devait être modifié de manière à être en rapport avec les modifications qu'elle a proposées à l'art. 7.

La 2^e a demandé la suppression du dernier paragraphe. Elle a pensé que pour l'éventualité du rachat, il était nécessaire que le Gouvernement ait des commissaires pendant la construction.

La 5^e section a rejeté cet article par les mêmes motifs qu'elle a rejeté les art. 9, 10 et 11.

La section centrale a admis, à l'unanimité, un amendement proposé par un de ses membres, et qui consiste à ajouter au troisième paragraphe, ces mots : *Ils n'auront pas voix délibérative.*

Elle a également admis, à l'unanimité, le paragraphe additionnel suivant :

Les contestations entre l'État et la compagnie, relatives au compte des recettes et des dépenses seront décidées en dernier ressort par le Gouvernement.

M. le Ministre a répondu aux observations des sections qu'il ne voit aucun inconvénient dans le dernier paragraphe, attendu que tout se bornerait, pour les administrateurs de la compagnie, à être entendus dans leurs observations ; qu'il pense aussi qu'il faudra des commissaires du Gouvernement pour l'éven-

tualité du rachat, à moins que le capital à rembourser en cas de rachat ne soit fixé conventionnellement et préalablement à toute exécution; qu'enfin l'art. 12 ne peut être supprimé, attendu que la compagnie, qui y voit une garantie, renoncerait difficilement aux stipulations qui y sont reprises.

La section centrale a ensuite adopté l'art. 12 avec les deux amendements proposés par elle.

ART. 13. *Les lois et règlements généraux en matière de grande voirie, en vigueur pour les chemins de fer de l'État, seront applicables aux lignes de la compagnie.*

Toutes les sections et la section centrale ont adopté cet article.

ART. 14. *Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession, après l'expiration des cinquante premières années d'exploitation, en prévenant la compagnie deux années d'avance.*

Ce rachat aura lieu moyennant le paiement d'une annuité, pour chacune des années, qui resteront à courir sur la durée de la concession.

Cette annuité sera égale au produit net et moyen des cinq dernières années, majoré de 25 p. % à titre de prime.

La 1^{re} et la 3^e sections ont fait ici les mêmes observations qu'aux art. 9, 10 et 11.

La 2^e section a fait remarquer que, d'après l'art. 11, le Gouvernement pourrait opérer le rachat en payant seulement une prime de 10 p. %, après la quatrième période décennale d'exploitation.

M. le Ministre a répondu à ces observations que le mode de rachat décrit à l'art. 14 est conforme aux stipulations consacrées par le cahier des charges du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, et par le plus grand nombre des concessions accordées en France. Le mode de rachat prévu à l'art. 11, a-t-il ajouté, est plus avantageux au trésor, surtout pour les premières périodes de la concession; mais il serait onéreux, dût le rachat se faire sans prime, lorsqu'il ne resterait plus qu'un certain nombre d'années de concession à courir.

La section centrale ayant demandé à M. le Ministre ce qu'il fallait entendre par les mots : *le produit net*, il a répondu que c'était le produit brut diminué de toutes les dépenses d'exploitation et d'entretien.

Elle lui avait demandé, en outre, la communication des calculs auxquels a dû se livrer le Gouvernement, sur le montant probable de l'annuité du rachat; mais, par suite des changements apportés à la rédaction de l'art. 7, cette communication a été jugée inutile.

La section centrale a adopté cet article.

ART. 15. *A dater du rachat opéré par le Gouvernement ou de l'expiration du terme de la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession et jouissance des lignes de la société, telles qu'elles existeront à cette époque.*

Cet article a été adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 16. *Les concessionnaires auront la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant aux lois qui régissent cette matière.*

Le siège de la société sera établi à Bruxelles.

La 1^{re} section a demandé qu'on examinât s'il n'y aurait pas lieu à insérer ici les stipulations qui concernent le chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, ainsi conçues :

« Si les concessionnaires voulaient user de la faculté qui leur est laissée par » l'art . . . du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou » anonyme avec émission d'actions, cette émission ne pourra se faire qu'en » titres sur lesquels il aura été versé trente pour cent.

» Ces titres ou actions ne pourront être cotés à la bourse d'Anvers et de » Bruxelles qu'après l'entier achèvement des chemins de fer. »

La 2^e et la 5^e sections ont fait des observations ayant le même but.

M. le Ministre ne pense pas que la compagnie Mackenzie refuse d'accepter ces stipulations qui pourraient être insérées dans l'arrêté royal qui intervient pour autoriser la formation d'une société anonyme.

La section centrale a adopté, à l'unanimité, l'amendement proposé par la 1^{re} section.

ART. 17. *Les soussignés déposent, pour sûreté des engagements qu'ils contractent, un cautionnement de fr. 500,000.*

Ce capital est mis à la disposition du Gouvernement sans intérêts. Il sera restitué par cinquième, à mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés, pour une somme double du montant de chaque cinquième du cautionnement.

Les sections ont adopté cet article sans observations.

La section centrale a demandé si le cautionnement était en numéraire et s'il n'y avait pas d'inconvénient à stipuler la réserve du dernier cinquième jusqu'à ce que tous les travaux soient achevés.

Le cautionnement étant en numéraire et M. le Ministre ne voyant pas d'inconvénient à la réserve du dernier cinquième, cette stipulation nouvelle a été adoptée par la section centrale.

ART. 18. *Si la concession n'était pas autorisée par une loi, dans un délai de trois mois, les soussignés pourraient se considérer comme déliés de leur engagement et réclamer la restitution intégrale du cautionnement.*

La soumission des concessionnaires étant datée du 7 décembre 1844, cet article est devenu sans objet et doit, par conséquent, être supprimé.

ART. 19. *L'enregistrement des actes auxquelles les présentes donneront lieu, ne s'élèvera qu'à un droit fixe de fr. 1-70 en principal.*

La 2^e section a demandé la suppression de cet article qui n'existe pas dans le contrat passé avec les concessionnaires du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse.

La 3^e section a demandé si les acquisitions pour cause d'utilité publique donneront ouverture au droit principal d'enregistrement.

M. le Ministre a fait observer qu'une disposition analogue existe à l'art. 59 du cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, et que jusqu'ici tous les actes de concession ont été enregistrés au droit fixe.

Il a encore fait remarquer que lorsque les concessions sont temporaires, les actes d'acquisition de terrains et propriétés se font au nom de l'État et s'enregistrent gratis en vertu des lois générales en matière d'enregistrement.

En conséquence, l'art. 19 a été adopté par la section centrale, qui toutefois entend que le droit fixe soit perçu sur chacun des actes.

Le rapporteur,
L. DESMAISIÈRES.

Le président,
LIEDTS.

PROJET DE LOI.

Projet de loi présenté par le Gouvernement.

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accepter la soumission souscrite le 7 décembre 1844, par les sieurs Mackenzie, Barry et consorts, pour l'exécution des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de St-Trond à Hasselt, et à arrêter les cahiers des charges et règlements prévus dans ladite soumission.

Mandons et ordonnons, etc.

*Soumission pour l'exécution des chemins
de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-
Trond à Hasselt.*

Les soussignés 1^o M. William Mackenzie ; 2^o M. John-David Barry, tous deux concessionnaires administrateurs du chemin de fer d'Orléans à Bordeaux, domiciliés à Paris, représentés conjointement par Ambroise-Benjamin Bullot, chevalier de la Légion d'Honneur, membre du conseil général de Seine-et-Marne, domicilié à Paris, en vertu de procuration sous seing privé, donnée à Paris, le 11 novembre 1844, enregistrée à Bruxelles et déposée chez le notaire Ver-

Projet de loi amendé par la section centrale.

LÉOPOLD, etc

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder, aux clauses et conditions reprises dans l'annexe jointe à la présente loi, la concession de la construction des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de St-Trond à Hasselt.

ANNEXE.

Clauses et conditions auxquelles le Gouvernement est autorisé à accorder la concession des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de St-Trond à Hasselt.

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

haegen, par acte du 7 décembre 1844 ; 3° le dit M. Bullot, agissant en nom propre ; 4° M. Augustin Tercekin Sigart, chevalier de l'ordre Léopold, ancien président du tribunal de commerce, banquier, domicilié à Mons ; 5° M. Adrien Benoît Bruneau, membre de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale, domicilié à Alost, font à M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique la proposition de se charger de l'exécution des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de St-Trond à Hasselt, aux conditions décrites aux articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Ils exécuteront, à leurs frais, risques et périls, par leurs agents, sous la surveillance du Gouvernement et dans un délai de trois ans, à compter de la date de la loi à intervenir, tous les travaux des deux chemins de fer ci-dessus désignés.

ART. 2.

Les plans et études de M. l'ingénieur en chef Desart, ainsi que le devis estimatif annexé à son rapport (pag. 55 à 63), serviront de base aux projets définitifs du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

Les concessionnaires construiront en même temps la double voie, si le Gouvernement l'exige.

Ce dernier devra déclarer sa volonté à

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

ARTICLE PREMIER.

Les concessionnaires exécuteront à leurs frais, risques et périls, par leurs agents, sous la surveillance du Gouvernement et dans un délai de trois ans, à compter de la date de la loi à intervenir, tous les travaux des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de St-Trond à Hasselt.

Ils ne pourront, en aucun temps, mettre empêchement à la concession ou à la construction d'un chemin de fer parallèle ou autre, et ce, sans qu'il puisse y avoir ouverture de ce chef à une demande en indemnité de leur part.

ART. 2.

Les plans et études de M. l'ingénieur en chef Desart, ainsi que le devis estimatif annexé à son rapport (pag. 55 à 63) serviront, *sans égard aux prix toutefois*, de base aux projets définitifs du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

Ce chemin sera construit à double voie.

Les plans et études de M. l'ingénieur en chef Groetaers, ainsi que le devis esti-

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

cet égard, lors de la promulgation de la loi de concession.

Pour le chemin de fer de St-Trond à Hasselt, on suivra le projet de M. l'ingénieur en chef Groetaers (tracé direct), avec cette différence que le poids des rails sera porté à 24 kilog. par mètre courant, au *minimum*.

La compagnie ne pourra être tenue à construire des stations à Tournay, Jurbise et Landen, que dans le cas prévu à l'art. 9.

Les rails et les billes à poser dans la voie définitive, seront neufs et ne pourront avoir été employés, au préalable, comme matériel d'exécution des travaux.

Les billes ne pourront être coupées et approvisionnées que dans l'hiver qui précédera immédiatement la pose de la voie.

Les travaux seront, du reste, exécutés conformément aux règles de la bonne construction, et la réception en sera faite par les ingénieurs de l'État.

Des cahiers de charges, à arrêter ultérieurement, détermineront tout ce qui est relatif à l'exécution des travaux, d'après les bases qui précèdent.

Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, aux mêmes conditions, le prolongement du chemin de fer de Hasselt, vers la limite du Limbourg, dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire et vers le point qu'il indiquerait.

ART. 3.

La durée de la concession sera de 90 ans, qui prendront cours, pour chaque ligne, à compter du jour de la mise en exploitation.

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

*matif annexé à son rapport du 15 mai 1844 (tracé direct), serviront également sans égard aux prix de base aux projets définitifs du chemin de fer de St-Trond à Hasselt, mais avec cette différence, que le poids des rails sera porté à 24 kil. par mètre courant au *minimum*.*

(Le § 5 du projet du Gouvernement est supprimé ainsi que l'art. 9.)

Les rails et les billes à poser dans la voie définitive, seront neufs et ne pourront avoir été employés, au préalable, comme matériel d'exécution des travaux.

Les billes *seront en chêne* et ne pourront être coupées et approvisionnées que dans l'hiver qui précédera immédiatement la pose de la voie.

Les travaux seront, du reste, exécutés conformément aux règles de la bonne construction, et la réception en sera faite par les ingénieurs de l'État.

Des cahiers de charges, à arrêter ultérieurement par le Gouvernement, détermineront tout ce qui est relatif à l'exécution des travaux, d'après les bases qui précèdent.

Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, aux mêmes conditions, le prolongement du chemin de fer de Hasselt, vers la limite du Limbourg, dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire et vers le point qu'il indiquerait.

Le Gouvernement ne pourra user de cette faculté qu'en vertu d'une loi.

ART. 3.

(Comme au projet du Gouvernement.)

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

ART. 4.

La mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu comme cela est d'usage pour les travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais aux frais exclusifs des concessionnaires. Le Département des Travaux Publics prendra les mesures nécessaires à cet effet.

ART. 5.

Le tarif des péages à percevoir pendant la durée de la concession, sera établi d'après les bases du tarif actuellement en vigueur sur les chemins de fer de l'État, sans préjudice aux modifications qui pourront y être apportées de commun accord.

ART. 6.

L'État accordera à la compagnie, à titre de subvention, pour la ligne de St-Trond à Hasselt, la jouissance de la section de Landen à St-Trond, pendant la durée de la concession de cette ligne, plus un subside de fr. 200,000 payable par quarts, en quatre années consécutives, le pre-

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

ART. 4.

Le Gouvernement prendra les mesures requises pour que la mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux aient lieu conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Tous frais, y compris ceux de justice, seront exclusivement supportés par les concessionnaires.

ART. 5.

Le tarif des péages à percevoir pendant la durée de la concession sera établi d'après les bases du tarif actuellement en vigueur sur les chemins de fer de l'État, sans préjudice aux modifications qui pourront y être apportées de commun accord.

Les modérations et exemptions de taxe actuellement établies sur les chemins de fer de l'État en faveur du service de la poste aux lettres et des transports de militaires, de mendiants arrêtés, de détenus, de douaniers et de fonctionnaires et employés des chemins de fer de l'État, seront appliquées aux lignes concédées de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

ART. 6.

(Comme au projet du Gouvernement.)

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

mier quart étant exigible à l'époque où la ligne de St-Trond à Hasselt pourra être livrée à la circulation.

ART. 7.

L'Etat sera chargé d'administrer par ses agents, d'exploiter par son matériel et d'entretenir les lignes concédées.

Les frais de cette administration, les frais d'exploitation, ainsi que d'entretien des voies et du matériel seront calculés, pour chaque année, d'après la moyenne, par kilomètre, de toutes les dépenses de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, moyenne dont le chiffre sera établi par le compte-rendu, annuellement présenté aux Chambres législatives, aux termes de la loi du 1^{er} mai 1834.

Toutefois ces frais de toute nature ne pourront être portés en compte à la compagnie, que pour 50 p. % de la recette brute des lignes qui font l'objet de la présente soumission.

Ces mêmes frais, dans le cas de construction de double voie, seront réduits d'un cinquième et ne pourront, dès lors, être portés en compte, pour plus de 40 p. % des recettes brutes.

La partie des recettes qui restera disponible, après déduction des dépenses d'exploitation, sera versée mensuellement dans les caisses de la compagnie.

Les détails d'exécution de différents points mentionnés au présent article feront l'objet d'un règlement entre le Département des Travaux Publics et la compagnie.

ART. 8.

Le Gouvernement restera seul responsable vis-à-vis des tiers des conséquences

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

ART. 7.

L'Etat sera chargé d'administrer par ses agents, d'exploiter par son matériel et d'entretenir les lignes concédées.

50 p. % de la recette brute des lignes qui font l'objet de la présente concession, sont attribués à l'Etat pour frais d'administration, d'exploitation et d'entretien et ce à titre de forfait absolu et pour toute la durée de la concession.

Les autres 50 p. % de la recette prémentionnée seront versés mensuellement dans les caisses de la compagnie concessionnaire.

Lorsque la seconde voie du chemin de fer de Tournay à Jurbise sera établie, la retenue au profit de l'Etat sur les recettes brutes de ce chemin, sera réduite à 40 p. %.

ART. 8.

Le Gouvernement, à moins que les pertes ne résultent d'un vice de construc-

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

de cette exploitation, sans aucun recours contre la compagnie.

ART. 9.

Les conventions stipulées en l'art. 7 sont faites pour dix ans et pourront être renouvelées, après chaque période du même cours.

A l'expiration de chacune de ces périodes, la compagnie aura le droit d'y renoncer en prévenant le Gouvernement deux ans à l'avance.

ART. 10.

Encas de non-renouvellement des dites conventions et sans préjudice de la faculté réservée à l'État par l'article suivant, la société fera l'exploitation de ses lignes, par elle-même, par son matériel et à ses frais.

Les conditions de cette exploitation feront l'objet d'un cahier de charges spécial.

ART. 11.

Si la société usait de la faculté qui lui est laissée par le § 2 de l'art. 9, le Gouvernement aurait la faculté de racheter la concession et de se substituer à tous les droits de la compagnie, en remboursant à celle-ci le capital de premier établissement et en lui payant une prime :

De 25 p. % de ce capital après la première période décennale ;

De 20 p. %, après la seconde ;

De 15 p. %, après la troisième ;

De 10 p. %, après la quatrième ;

Pour les périodes ultérieures, le rachat sera régi par les stipulations de l'art. 14.

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

tion, restera seul responsable vis-à-vis des tiers des conséquences de cette exploitation, sans aucun recours contre les concessionnaires.

ART. 9.

(Supprimé.)

ART. 10.

(Supprimé.)

ART. 11.

(Supprimé.)

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

L'Etat devra notifier cette intention de rachat dans les trois mois qui suivront la déclaration de la compagnie.

ART. 12.

La compagnie sera représentée, près du Gouvernement, par son conseil d'administration.

Elle pourra déléguer ses administrateurs pour la surveillance de ses intérêts, l'inspection et la vérification des comptes de recettes et de dépenses, qui lui seront remis par le Gouvernement.

Deux administrateurs de la compagnie seront admis aux délibérations du conseil de la direction des chemins de fer de l'Etat, pour toutes les affaires concernant les lignes de la compagnie et notamment en ce qui concerne le règlement du nombre et de la marche des convois.

ART. 13.

Les lois et règlements généraux en matière de grande voirie, en vigueur pour les chemins de fer de l'Etat, seront applicables aux lignes de la compagnie.

ART. 14.

Le Gouvernement aura le droit de racheter la concession après l'expiration des 50 premières années d'exploitation, en prévenant la compagnie deux années d'avance.

Ce rachat aura lieu moyennant le

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

ART. 12.

La compagnie sera représentée, près du Gouvernement, par son conseil d'administration.

Elle pourra déléguer ses administrateurs pour la surveillance de ses intérêts, l'inspection et la vérification des comptes de recettes et de dépenses, qui lui seront remis par le Gouvernement.

Deux administrateurs de la compagnie seront admis aux délibérations du conseil de la direction des chemins de fer de l'Etat, pour toutes les affaires concernant les lignes de la compagnie, et, notamment, en ce qui concerne le règlement du nombre et de la marche des convois.

Ils n'auront pas voix délibérative.

Les contestations entre l'Etat et la compagnie relatives au compte des recettes et dépenses seront décidées, en dernier ressort, par le Gouvernement.

ART. 13.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 14.

(Comme au projet du Gouvernement.)

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

païement d'une annuité pour chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession.

Cette annuité sera égale au produit net et moyen des cinq dernières années majoré de 25 p. % à titre de prime.

ART. 15.

A dater du rachat opéré par le Gouvernement ou de l'expiration du terme de la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession et jouissance des lignes de la société, telles qu'elles existeront à cette époque.

ART. 16.

Les concessionnaires auront la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant aux lois qui régissent cette matière.

Le siège de la société sera établi à Bruxelles.

ART. 17.

Les soussignés déposent, pour sûreté des engagements qu'ils contractent, un cautionnement de fr. 500,000.

Ce capital est mis à la disposition du Gouvernement sans intérêts. Il sera restitué par cinquième, à mesure que des

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

ART. 15.

(Comme au projet du Gouvernement.)

ART. 16.

Les concessionnaires auront la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant aux lois qui régissent cette matière.

Le siège de la société sera établi à Bruxelles.

Si les concessionnaires voulaient user de cette faculté, l'émission d'actions ne pourrait se faire qu'en titres sur lesquels il aurait été versé 30 p. %.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés à la bourse d'Anvers et de Bruxelles qu'après l'entier achèvement des chemins de fer.

ART. 17.

Les concessionnaires devront déposer, pour sûreté de leurs engagements, un cautionnement de fr. 500,000.

Ce capital, qui sera versé avant l'adjudication ou au moment de la signature du contrat, sera mis à la disposition du

**Projet de loi présenté par le
Gouvernement.**

propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés, pour une somme double du montant de chaque cinquième du cautionnement.

ART. 18.

Si la concession n'était pas autorisée par une loi, dans un délai de trois mois, les soussignés pourraient se considérer comme déliés de leur engagement et réclamer la restitution intégrale du cautionnement.

ART. 19.

L'enregistrement des actes auxquels les présentes donneront lieu, ne s'élèvera qu'à un droit fixe de fr. 1-70 en principal.

Fait à Bruxelles, le 7 décembre 1844.

Approuvé les conventions ci-dessus.

BULLOT.

TERGELIN SIGART.

A.-B. BRUNEAU.

**Projet de loi amendé par la
section centrale.**

Gouvernement, sans intérêts. Il sera restitué par cinquième, *jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes*, à mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés pour une somme double de chaque cinquième du montant du cautionnement.

Le dernier cinquième ne sera restitué qu'après l'achèvement total des travaux.

ART. 18.

(Supprimé.)

ART. 19.

(Comme au projet du Gouvernement.)