

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 DÉCEMBRE 1833.

Concession d'un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS ,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder, à MM. Waring frères , et A. Dandelin, la construction d'un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw.

Cette concession serait octroyée aux clauses et conditions du cahier des charges et de la convention ci-annexés.

Les considérations suivantes feront suffisamment ressortir, d'une part, l'utilité publique de la ligne nouvelle et, d'autre part , les avantages mutuels et réciproques que le mode de concession proposé procurera au Gouvernement et aux concessionnaires.

Tout le monde sait que les relations d'affaires des bassins charbonniers de Charleroy et du Centre avec la ville de Gand ne sont que très-imparfaitement desservies par les chemins de fer existants , qui présentent, dans ces deux directions , des détours vraiment considérables.

Ainsi la distance de Charleroy à Gand, par Braine-le-Comte , Bruxelles et Malines, est de 153 kilomètres, et celle des charbonnages du Centre, au même point, est de 136 kilomètres, tandis que, les distances à vol d'oiseau entre Charleroy et Gand, et entre le Centre et Gand, ne sont respectivement que de 88 et de 73 kilomètres (1).

A la vérité , le prochain achèvement de la ligne directe de Bruxelles à Gand, par Alost, viendra sensiblement améliorer cet état de choses, en évitant le détour par Malines, mais sans éviter encore la traversée de Bruxelles.

(1) Dans ces évaluations et les suivantes, on a compté, comme dans les tarifs, la traversée de Bruxelles, pour 5 kilomètres et la distance moyenne des charbonnages du Centre à Manage, pour 10 kilomètres.

On aura alors, en effet :

De Charleroy à Gand, par Bruxelles et Alost, 138 kilomètres, soit 18 kilomètres de raccourcissement ;

Des charbonnages du Centre, par Bruxelles et Alost, 118 kilomètres, soit également 18 kilomètres de réduction de parcours.

Entre Charleroy et Bruxelles, le chemin de fer de l'État présente aussi un détour considérable, le développement de la ligne, par Braine-le-Comte, étant de 72 kilomètres. On sait que, pour obvier, autant que possible, à ce détour, le tarif n'est pas établi en raison de la distance réelle, mais d'une distance de 62 kilomètres pour les voyageurs et de 68 kilomètres (13 lieues) pour les marchandises.

Or, malgré cette remise considérable, il est certain que les lignes combinées de Charleroy à Lourain et du Luxembourg pourraient déjà, au moins pour le haut de Bruxelles, faire concurrence aux lignes de l'État, car la distance de Charleroy au Quartier-Léopold, en passant par Fleurus et Ottignies, n'est que de 64 kilomètres.

Le projet de chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, présenté, le 30 avril, par MM. Waring frères et Achille Dandelin, modifierait considérablement cet état de choses.

Le tracé proposé par ces Messieurs, s'embranchant à la ligne de Charleroy à Braine-le-Comte, près de la station de Luttre, se dirigerait par Nivelles, pour venir se raccorder à la ligne de Braine-le-Comte à Bruxelles, au sud de la station de Tubize ou de celle de Lembeek; traversant ensuite la station et tournant à gauche, il se dirigerait, par Lennick-Saint-Quentin, vers la station de Denderleeuw, pour s'y raccorder à la ligne directe de Bruxelles à Gand.

Ce tracé se compose donc de deux parties : l'une opérant sa jonction entre deux points de la ligne du Midi ; l'autre, celle d'un point de la ligne du Midi vers un point de la ligne de l'Ouest.

Si, à la longueur de la première partie, qui est d'environ 28 kilomètres, l'on ajoute les distances de Charleroy à Luttre et de Tubize à Bruxelles, on trouve que la distance de Charleroy à Bruxelles, qui est de 72 kilomètres par Braine-le-Comte, serait réduite à 63 kilomètres par la ligne nouvelle, réduction qui sera plus grande encore, si l'on prend, pour point de raccordement, la station de Lembeek au lieu de celle de Tubize.

Si, de la même façon, à la distance totale de Luttre à Denderleeuw, qui est d'environ 53 kilomètres, l'on ajoute les distances de Charleroy à Luttre et de Denderleeuw à Gand, on trouve que la distance totale entre Charleroy et Gand, qui, par Bruxelles et Alost, serait encore de 138 kilomètres, serait réduite à 102 kilomètres dans l'hypothèse du nouveau tracé.

Si, enfin, à la longueur de la deuxième partie, qui est d'environ 28 kilomètres, l'on ajoute les distances de Manage, par Braine-le-Comte, à Tubize, de Denderleeuw à Gand et la distance de 10 kilomètres pour le parcours des charbonnages du Centre jusqu'à Manage, on trouve que la distance des dits charbonnages à Gand, qui, par Bruxelles et Alost serait encore de 118 kilomètres, se trouverait réduite, en pratiquant la ligne nouvelle, à 94 kilomètres seulement.

Ainsi, le tracé proposé aurait pour résultat :

De réduire de 9 kilomètres au moins, soit d'environ $12\frac{1}{2}$ p. % la distance de Charleroy à Bruxelles ;

De réduire de 33 kilomètres, soit d'environ $24\frac{1}{2}$ p. % la distance de Charleroy à Gand, par Bruxelles et Alost ;

De réduire de 24 kilomètres, soit de $20\frac{1}{3}$ p. % la distance des charbonnages du Centre à Gand, par Bruxelles et Alost.

Il est donc permis de conclure des observations qui précèdent :

Que le tracé proposé, par MM. Waring frères et A. Dandelin, résoud d'une manière très-simple le triple problème de la jonction directe de Charleroy à Gand, du Centre à Gand et de Charleroy à Bruxelles ;

Que cette triple jonction n'exigerait la construction que de 33 kilomètres de railway neuf, les lignes actuelles de l'État étant d'ailleurs largement utilisées dans les trois directions.

Qu'en effet, les rapports des longueurs des lignes de l'État et de la ligne nouvelle seraient respectivement :

Pour Charleroy à Bruxelles = 33 : 28 ;

Pour Charleroy à Gand = 49 : 53 ;

Pour le Centre à Gand = 59 : 23 ;

d'où il suit que, sur la moitié environ du parcours de Charleroy à Bruxelles et à Gand, et que sur plus des deux tiers du parcours du Centre à Gand, les lignes de l'État conserveraient leur trafic actuel et qu'elles profiteraient de l'accroissement que ce trafic éprouverait nécessairement, par suite de la construction de la ligne nouvelle ;

Qu'ainsi, au point de vue de l'utilité publique, comme à celui des intérêts des chemins de fer de l'État, l'exécution du tracé proposé par MM. Waring et A. Dandelin est évidemment désirable.

J'aborde maintenant le système de concession :

La ligne de Luttre à Denderleeuw est tellement enchevêtrée dans le réseau de l'État, elle présente un caractère de ligne de jonction tellement prononcé, que son exploitation par une société serait en quelque sorte impossible ou présenterait tout au moins de graves difficultés.

Il est clair, en effet, que si les voyageurs étaient obligés de transborder à Luttre et à Tubize ou Lembeek, pour aller de Charleroy à Bruxelles, ou à Luttre et à Denderleeuw, pour aller de Charleroy à Gand, la réduction de distance opérée par la ligne nouvelle deviendrait en quelque sorte illusoire et serait subordonnée, le plus souvent, au plus ou moins d'exactitude dans la coïncidence des convois.

L'exploitation par l'État semble donc être la conséquence obligée de la connexion intime qui existe entre la ligne nouvelle et l'ensemble du réseau de l'État.

Dans leur Mémoire du 30 avril dernier, MM. Waring frères et A. Dandelin partaient également de ce principe de l'exploitation par l'État ; mais s'écartant, en ce qui concerne le mode de partage des recettes, des bases posées dans les actes de concession de Jurbise à Tournai et de Dendre-et-Waes, ils proposaient l'adoption d'un système tout nouveau.

D'après ces propositions, les concessionnaires auraient eu droit, pour chaque

kilomètre de la ligne nouvelle, mais pendant un terme de quarante-trois ans seulement, à une annuité variable, représentée, chaque année, par la moitié du produit brut moyen, par kilomètre, de l'ensemble des lignes exploitées par l'État.

C'est ce nouveau système de concession qui a été adopté par le Gouvernement et qui forme la base du cahier des charges et de la convention ci-annexés. Seulement, après discussion et du consentement des demandeurs, le tantième de la recette moyenne a été réduit de 50 à 48 p. $\frac{\circ}{\circ}$. Par contre, la durée de la concession a été portée de quarante-trois à cinquante ans.

Je crois inutile de faire ici l'analyse des principales dispositions du cahier des charges. Je me bornerai à faire remarquer :

1^o Que, pour éviter les difficultés qui se sont élevées avec d'autres sociétés, les concessionnaires ne seront astreints qu'à exécuter la route proprement dite, avec double voie de rails, et que les stations et haltes seront établies par l'administration de l'État, moyennant une somme de neuf cent mille francs mise à sa disposition par les concessionnaires ;

2^o Qu'aussitôt la réception de la route par les agents de l'administration, cette route devient la propriété absolue de l'État, qui en dispose comme il juge convenir, sans que les concessionnaires aient le droit d'intervenir ni dans les questions de tarifs ni dans celles relatives au nombre et à la direction des convois ;

3^o Que la comptabilité, exigée pour le règlement de l'annuité due aux concessionnaires, sera excessivement simple, puisque cette annuité ne dépend pas de la recette réelle effectuée sur la ligne nouvelle, mais de la recette brute générale de l'ensemble des lignes belges exploitées par l'État ;

4^o Que toutes les dispositions nécessaires ont été prises pour garantir à l'État une intervention efficace dans la rédaction et l'approbation des projets et dans l'exécution des travaux, sans engager néanmoins sa responsabilité.

Quant au système de concession, considéré au point de vue des intérêts de l'État, il offre incontestablement deux avantages considérables :

D'une part, il réduit de quarante années, c'est-à-dire de près de moitié, le terme adopté jusqu'ici, dans notre pays, pour les concessions de l'espèce ;

D'autre part, il assure à l'État, pendant toute la durée de la concession, un bénéfice certain sur les produits directs de l'exploitation de la ligne nouvelle.

On peut admettre, en effet, en partant des documents officiels de l'administration, que les frais d'entretien et d'exploitation s'élèvent, à peu près, à 50 p. $\frac{\circ}{\circ}$ de la recette brute totale :

Il s'ensuit donc, si le système est appliqué à une ligne dont le produit réel dépasse le produit moyen des lignes de l'État, que l'annuité payée à la société concessionnaire ne représentera pas l'excédant de ce produit réel sur les frais d'entretien et d'exploitation, et conséquemment que l'État exploitera avec bénéfice.

Or, c'est là précisément le cas dont il s'agit ; car le chemin de fer de Luttre à Denderleuw sera, au moins, aussi productif que les autres sections de la ligne du Midi, ligne dont le compte rendu nous permet d'évaluer, approximativement, l'importance relative.

Le dépouillement des données fournies par ce document conduit, en effet, à la formation du tableau suivant :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	RECETTES BRUTES TOTALES.	LONGUEUR des LIGNES.	PRODUIT MOYEN par KILOMÈTRE.
		Kilomètres.	Francs.
Ligne du Nord	5,154,860	44	117,156
Id. de l'Ouest	4,004,800	262	15,285
Id. de l'Est	5,455,560	161	55,875
Id. du Midi	7,826,780	160	48,915
RÉSULTATS GÉNÉRAUX . .	22,440,000	627	55,789

Ainsi, la moyenne générale ayant été, en 1854, de 55,789 francs par kilomètre, on voit que le système, qui serait, pour l'État, d'une application ruineuse, s'il s'agissait d'une ligne analogue à celle des Flandres, se présente, au contraire, dans d'excellentes conditions, s'il s'agit d'une ligne aussi productive que celle du Midi. La recette moyenne de cette ligne s'étant élevée, en effet, à 48,915 francs par kilomètre, si l'on défalque 50 p. % pour les frais d'exploitation, le produit net, soit 24,457 francs, comparé aux $\frac{48}{100}$ du produit moyen, soit 17,179 francs, représenterait le bénéfice d'environ 14 p. % de la recette brute que l'État réaliserait par le fait de son exploitation.

Aux termes de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852, réglant la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes, la Société concessionnaire de ce chemin de fer a droit à trois quarts des recettes que le Gouvernement percevra sur les transports ayant pour lieu de départ ou de destination, l'une ou l'autre des stations concédées.

L'application des dispositions de cet article à la ligne de Luttre à Denderleeuw pouvant donner lieu à des difficultés, on a jugé utile de régler, dès à présent, cette application par une convention intervenue entre le conseil d'administration du chemin de fer de Dendre-et-Waes et mon Département.

Cette convention est ci-jointe.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, combien l'urgence de donner du travail à la classe ouvrière est grande. Aussi, nonobstant les délais accordés par le cahier des charges pour le dépôt des plans et le commencement des travaux, j'ai cru devoir faire prendre, par les demandeurs en concession, l'engagement de mettre la main à l'œuvre immédiatement après la promulgation de la loi.

Il dépendra de vous, Messieurs, de faire remplir, le plus tôt possible, cette promesse.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder aux sieurs Mark, William, Henry et Charles Waring, domiciliés à Londres, et au sieur Achille Dandelin, domicilié à Saint-Josse-ten-Noode, la concession d'un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, aux clauses et conditions de la convention provisoire du 23 novembre 1855 et du cahier des charges annexé à cette convention.

Donné à Lacken, le décembre 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Convention.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. A. DUMON, Ministre des Travaux Publics, d'une part ;

Et, d'autre part, M. MARK WARING, agissant tant pour lui que pour ses frères MM. WILLIAM, HENRY et CHARLES WARING, tous quatre domiciliés à Londres, et M. ACHILLE DANDELIN, domicilié à Saint-Josse-ten-Noode, lez-Bruxelles,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les comparants de deuxième part s'engagent à exécuter, à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor public, un chemin de fer de Luttre, par Nivelles et Tubize ou Lembecq, à Denderleeuw, opérant la jonction directe de Charleroy à Bruxelles et de Charleroy à Gand ; le tout conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

ART. 2. Pour assurer l'exécution de cet engagement, les comparants de seconde part verseront dans les caisses du trésor public un cautionnement de sept cent cinquante mille francs, en numéraire, bons du Trésor ou obligations des emprunts nationaux.

ART. 3. Le Ministre des Travaux Publics accepte les engagements qui précèdent, et s'engage, de son côté, à soumettre la présente convention et le cahier des charges y annexé à la sanction de la Législature, dans le courant de la présente session.

ART. 4. Dans le cas où les comparants de seconde part n'auraient pas versé le cautionnement stipulé à l'art. 2, dans le délai d'un mois, à dater de ce jour, comme aussi dans le cas où la sanction de la Législature ne serait pas obtenue, la présente convention serait résolue de plein droit, sans qu'il puisse en résulter aucune

action à la charge des comparants de deuxième part, et le cautionnement leur serait immédiatement restitué.

ART. 5. La présente convention, si elle est soumise à l'enregistrement, ne sera passible que d'un droit fixe de fr. 1-70 en principal, comme le cahier des charges, avec lequel elle se confond.

Fait en double à Bruxelles, le 23 novembre 1855.

Signé, MARK WARING.
A. DANDELIN.

Signé, A. DUMON.



ANNEXE B.

Cahier des charges de la concession.

ART. 1^{er}. Les concessionnaires exécuteront à leurs frais, risques et périls, sans charge aucune pour le trésor public un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw.

ART. 2. Ce chemin de fer, partant, près de la station de Luttre, de celui de Braine-le-Comte à Namur, se dirigera par Nivelles, où il se raccordera directement, ou au moyen d'un embranchement avec la station existante dans cette localité, vers la ligne de Bruxelles à Braine-le-Comte, avec laquelle il se raccordera à l'extrémité, vers Braine-le-Comte, de la station de Tubize ou de celle de Lembecq, suivant ce qui aura été reconnu le plus convenable par le Gouvernement ; de là, passant à proximité de Lennick-Saint-Quentin, il ira se raccorder avec la ligne de Bruxelles par Alost à Gand, en déçà et près de la station de Denderleeuw. Sauf en ce qui concerne l'embranchement à diriger éventuellement jusque dans la station existante de Nivelles, le tracé sera établi de manière à ne présenter nulle part de point de rebroussement.

ART. 3. Le *maximum* d'inclinaison du profil longitudinal, dans le sens de Luttre à Denderleeuw, sera de huit millièmes en ce qui concerne les rampes et de dix millièmes en ce qui concerne les pentes.

Le rayon *minimum* des courbes sera de 500 mètres.

ART. 4. Le chemin de fer sera construit à double voie de railway dans toute son étendue, y compris l'embranchement à diriger éventuellement jusque dans la station existante de Nivelles et la traversée de la station de Tubize ou de Lembecq. Le profil transversal du corps de la route, et le mode de construction de l'encoffrement du railway, seront semblables à ce qui existe à cet égard sur la ligne du midi des chemins de fer de l'État.

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

Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ni changement de direction ou autre, soit à un cours d'eau, soit à une route ou à un chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Gouvernement ; nonobstant cette approbation les concessionnaires n'en demeureront pas moins obligés à réparer tous les dommages qui pourront résulter de ces travaux pour les propriétés privées. Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir au travers du chemin de fer.

Le chemin de fer sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de garde, et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être

maintenu, dans toutes ses parties, en bon état d'entretien, et pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

En dehors des stations et haltes, le chemin de fer sera, de part et d'autre et sur toute son étendue, clôturé par une haie vive.

Le Gouvernement pourra faire établir cette haie aux frais des concessionnaires.

Les ouvrages d'art, passages à niveau, raccordements de chemins, loges et maisonnettes de garde, et en général toutes les dépendances quelconque, de la ligne du midi des chemins de fer de l'État, seront, autant que possible, pris pour types, des ouvrages analogues à construire sur la ligne nouvelle.

Les concessionnaires fourniront à titre de réserve, aux endroits à indiquer par l'administration, des dépôts de rails avec éclisses, billes, coussinets, chevilles en fer et coins en bois, à concurrence de un pour mille, pour les rails et de un pour cent pour les autres matériaux, des quantités de même espèce mises en œuvre dans la route.

Cette réserve devra être au complet à la réception définitive des travaux.

ART. 5. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les rails seront en fer laminé du poids de trente-quatre kilogrammes au mètre courant, et du dernier modèle des chemins de fer de l'État. Ils seront munis d'éclisses boulonnées.

Les coussinets, chevilles en fer, coins en bois, billes et en général tous les matériaux de la voie, seront également, sous le rapport de la qualité, des formes et des dimensions, conformes en tous points aux objets de même nature employés le plus récemment dans les voies des chemins de fer de l'État.

Les fers proviendront des meilleures usines du pays. Les conditions insérées dans les cahiers des charges de l'État pour les fournitures de l'espèce seront obligatoires pour les concessionnaires et imposées, par eux, aux usines qui entreprendront les dites fournitures.

Les matériaux en général ne pourront être mis en œuvre qu'après avoir été reçus par l'administration. Ceux qui auront été rebutés devront sans retard être éloignés des travaux, faute de quoi il y sera pourvu d'office aux frais des concessionnaires.

Le matériel du railway sera reçu de la manière en usage aux chemins de fer de l'État.

Les billes, coussinets, chevilles et coins ne seront reçus définitivement qu'à la réception définitive des travaux, et les rails qu'après le délai de garantie prescrit pour les fournitures de l'espèce, effectuées pour compte de l'État.

Jusque-là, les concessionnaires devront remplacer tous ceux de ces objets qui ne satisferaient pas aux conditions voulues.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

ART. 6. Le chemin de fer sera construit, sur toute son étendue, par les concessionnaires, comme s'il ne devait y être établi aucune station ni halte.

Tous les travaux, fournitures et dépenses quelconques, à faire pour l'agrandis-

sement des stations existantes et pour l'établissement des stations et des haltes nouvelles, ainsi que de leurs dépendances en dehors de la route à double voie proprement dite, seront effectués par l'État et à ses frais. A cet effet, les concessionnaires verseront, entre les mains du Gouvernement, une somme de neuf cent mille francs, que l'État reconnaît suffisante pour couvrir les charges de l'espèce.

Un tiers de cette somme sera versé, dans les six mois à dater de l'arrêté royal de concession ; les deux autres tiers seront versés respectivement à l'expiration du neuvième et du douzième mois, à compter de la même date.

Le Gouvernement pourra faire effectuer, aux frais des concessionnaires, les acquisitions de terrains, et, en général, tous les travaux nécessaires pour établir le corps de la route à double voie proprement dite, sur toute l'étendue des stations et haltes, à condition qu'il n'en résultera aucun retard dans la marche des travaux.

ART. 7. Dans les trois mois de la date de l'arrêté royal de concession, les concessionnaires soumettront, à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, un tracé et un profil longitudinal du chemin de fer, avec l'indication de l'emplacement des stations et haltes.

Dans les neuf mois de la date de la décision ministérielle déterminant le tracé et le profil longitudinal du chemin de fer, les concessionnaires soumettront, à l'approbation du Département des Travaux Publics, des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer, abstraction faite des stations et haltes.

ART. 8. Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter, aux propositions et projets présentés par les concessionnaires, les modifications qu'il jugera convenir ; les concessionnaires devront s'y conformer, et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés, que moyennant l'autorisation expresse et formelle du Département des Travaux Publics.

ART. 9. Les concessionnaires entreprennent, à leurs frais, risques et périls, sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou non prévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes les fournitures et dépenses qui seraient reconnues nécessaires pour l'établissement du chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, sous les réserves indiquées à l'art. 6, en ce qui concerne les stations et haltes. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat ; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 10. L'acquisition des propriétés, bâties ou 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 en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

ART. 11. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donnera lieu, au profit de qui que ce soit, la construction du chemin de fer dont il s'agit et de ses dépendances.

ART. 12. Pour garantir l'exécution de leurs engagements, les concessionnaires verseront, dans les caisses du trésor public, dans le délai fixé dans la convention, à laquelle le présent cahier des charges est annexé, un cautionnement de sept cent

cinquante mille francs en numéraire, bons du Trésor ou obligations des emprunts nationaux.

Ce cautionnement sera remboursé aux concessionnaires par 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 sera retenu jusqu'à la réception définitive de la ligne par l'État, tant en garantie de l'accomplissement des obligations contractées par les concessionnaires que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte.

ART. 13. Les travaux et fournitures à effectuer, en vertu du présent cahier des charges, devront être entièrement achevés dans les trois ans et demi de la date de l'arrêté royal de concession. La moitié en devra être terminée dans les deux ans de cette date.

ART. 14. Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation ni commencer aucuns travaux avant d'avoir justifié, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de deux millions de francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 12.

ART. 15. Les travaux devront être commencés dans les six mois de la date de l'arrêté royal de concession et poursuivis ensuite avec activité.

ART. 16. Le Gouvernement pourra déclarer les concessionnaires déchus de tous leurs droits, s'ils n'ont pas satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits.

Si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 17. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux, sur les clauses et conditions du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'État, aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être. Le cautionnement des concessionnaires, ou ce qui leur en demeurerait dû, serait acquis à l'État, à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la somme ainsi acquise au Gouvernement. Si l'adjudication ouverte, ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, et toute la partie non remboursée du cautionnement serait acquis, sans indemnité aucune, au Gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

ART. 18. L'art. 16 ne sera pas applicable, si les concessionnaires justifient que le retard, ou la cessation des travaux, est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

ART. 19. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux, ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient. Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre et, au besoin, prendre d'office et à leurs frais, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 20. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, l'exécution des travaux. Cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires. A cet effet, les concessionnaires verseront dans les trois mois, à compter de la date de l'arrêté royal de concession, et, annuellement, pendant toute la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée, une somme de six mille francs.

ART. 21. La surveillance à opérer par le Gouvernement, aux termes de l'article précédent, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque, ni emporter de sa part aucune approbation des travaux exécutés, ni sous le rapport de la qualité des matériaux, ni sous celui de la défectuosité des ouvrages.

ART. 22. Aussitôt après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dresser à leurs frais et, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière de la voie ferrée. Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront déposées, aux frais des concessionnaires dans les archives de l'administration.

ART. 23. Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de routes, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

Le Gouvernement se réserve également le droit de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé.

Le Gouvernement pourra, en outre, apporter, au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis ou à établir, tant sur les voies de communication existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 24. Dès que tous les travaux incombants aux concessionnaires seront entièrement achevés, ceux-ci en donneront connaissance à l'administration, qui,

s'il y a lieu, constatera le fait par un procès-verbal, dont une copie sera remise aux concessionnaires.

Pendant les trente jours qui suivront la date du procès-verbal, la route sera mise à la disposition de l'administration, qui y fera circuler tels convois, remorqués par locomotives, qu'elle jugera nécessaires, soit convois publics ordinaires, soit convois de matériaux ou autres.

Durant ces trente jours, les concessionnaires devront, à leurs propres frais, entretenir, en parfait état, le railway et placer, pour la police de la route, les gardiens nécessaires.

L'administration pourra, pendant le délai de l'épreuve, placer elle-même, mais aux frais exclusifs des concessionnaires, les hommes qu'il y aura lieu de préposer tant à l'entretien du railway qu'à la police des traverses et à la manœuvre des excéntriques.

Si, à l'expiration du délai de trente jours dont il vient d'être question, la route et ses accessoires présentent encore, dans toutes leurs parties, les conditions et profils voulus, il sera procédé, par l'administration, à la réception provisoire des travaux.

A partir du jour de cette réception, et jusqu'à la réception définitive, les concessionnaires auront à entretenir, à leurs frais, les terrassements, ouvrages d'art et dépendances de la route. Cet entretien devra s'opérer jusqu'au premier mai de l'année qui suivra la date de la réception provisoire; il ne pourra, toutefois, durer moins de six mois ni excéder un an.

Quant au railway, son entretien sera exclusivement à la charge de l'État, sauf que, jusqu'à la réception définitive, les concessionnaires fourniront les rails, billes, coussinets, chevilles et coins nécessaires pour remplacer ceux de ces matériaux qui ne satisferaient pas aux conditions voulues, ainsi que le sable nécessaire pour maintenir constamment l'encoffrement à la hauteur voulue.

Si les concessionnaires négligeaient de remplir, à la première réquisition de l'administration, les obligations qui leur incombent, en ce qui concerne l'entretien, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office à leurs frais.

ART. 25. A l'expiration du terme fixé à l'article précédent, en ce qui concerne l'entretien, le Gouvernement fera procéder, s'il y a lieu, par ses agents, à la réception définitive du chemin de fer, les stations et haltes exceptées.

Cette réception devra constater que les travaux ont été exécutés à la satisfaction de l'État et que la route, stations et haltes exceptées, se trouve en parfait état d'exploitation et d'entretien.

ART. 26. A dater du jour de cette réception définitive, cessera toute responsabilité de la part des concessionnaires, si ce n'est en ce qui concerne les obligations imposées à ceux-ci, conformément à l'art. 5 du présent cahier des charges, quant aux fournitures de fer; sous cette réserve, les concessionnaires seront déchargés, de la manière la plus absolue, de toute charge et de toute obligation envers l'État belge, du chef de la construction du chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, et ce chemin de fer deviendra, sous le rapport de son entretien, de son exploitation, de sa police, etc., partie intégrante du réseau des chemins de fer de l'État.

ART. 27. En conséquence de l'article qui précède, le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw devant être exploité et entretenu par le Gouvernement comme s'il

faisait partie du réseau de l'État, les concessionnaires ne pourront intervenir dans aucune question relative soit aux tarifs à appliquer, soit à l'organisation ou à la marche des convois. Il est entendu, notamment, que le Gouvernement pourra, sans que les concessionnaires puissent élever aucune réclamation quelconque de ce chef, accorder telles modérations ou exemptions de taxes qu'il jugera convenir.

ART. 28. L'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation et à l'entretien de la ligne, sauf en ce qui concerne la partie de cet entretien qui incombe aux concessionnaires jusqu'au jour de la réception définitive.

Tous les ustensiles et engins quelconques nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien et à la police de la route, seront, aussi bien que le matériel des transports, entièrement à la charge de l'État.

Le Gouvernement restera seul responsable, envers les tiers, des conséquences de l'exploitation de la route.

ART. 29. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et des travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement leurs obligations, le Gouvernement leur concède, pendant un terme de cinquante années, à dater de la réception provisoire de la totalité de la ligne de Luttre à Denderleeuw, la jouissance d'une annuité variable, dont la quotité sera calculée, chaque année, pour chaque kilomètre de longueur du chemin de fer susdit, à raison des quarante-huit centièmes du produit moyen, par kilomètre, des recettes totales brutes de toutes les lignes belges qui sont actuellement ou qui seront ultérieurement exploitées par l'État, y compris celle de Luttre à Denderleeuw.

ART. 30. Il est bien explicitement entendu, dès maintenant :

1° Qu'en aucun cas, la longueur totale de la ligne concédée ne pourra être comptée pour plus de cinquante-trois kilomètres;

2° Que le produit moyen, par kilomètre des lignes exploitées par l'État sera calculé chaque année en prenant pour bases :

a. En ce qui concerne les lignes actuelles de l'État, la recette totale brute, perçue du chef des transports de toute nature effectués sur ces lignes, ainsi que du chef des produits désignés sous le nom de produits extraordinaires dans les comptes rendus annuels des opérations du chemin de fer de l'État, mais non compris la valeur des transports gratuits.

Le développement total de ces lignes, établi comme il suit, savoir :

Bruxelles à Anvers	44	kilomètres.
Malines à Herbesthal	134	—
Malines à Ostende.	123	—
Gand à la frontière, et à Tournai	77	—
Bruxelles à Quiévrain et à la frontière.	81	—
Braine-le-Comte à Namur.	79	—

Ensemble. . . . 538 kilomètres.

b. En ce qui concerne les lignes actuellement concédées, mais exploitées par

l'État, la recette totale brute, comme pour les lignes de l'État, y compris la part revenant à la Société concessionnaire de la ligne.

Le développement total de ces lignes établi comme il suit :

Turbise à Tournai, 48 kilomètres.

Dendre-et-Waes et Bruxelles à Gand par Alost, suivant la longueur des sections exploitées.

La ligne de Landen à Hasselt est considérée, dès aujourd'hui, comme n'étant plus exploitée par l'État.

Dans l'appréciation des longueurs des sections des lignes de Dendre-et-Waes et de Bruxelles à Gand, comme aussi de la ligne nouvelle de Luttre à Denderleeuw, les longueurs de moins de cinq cents mètres seront négligées et celles de cinq cents mètres et au delà compteront pour un kilomètre.

ART. 31. Le paiement de l'annuité due par l'État aux concessionnaires aura lieu par acomptes mensuels calculés sur les relevés mensuels provisoires, dressés par l'administration des chemins de fer de l'État, et qui seront remis officiellement aux concessionnaires, au plus tard, dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel s'appliquera le paiement de l'acompte.

Dans le courant du mois qui suivra la date de l'acceptation, par les concessionnaires, de chaque règlement d'acompte, il leur sera délivré un mandat payable à vue chez le directeur du Trésor, à Bruxelles, et montant exactement à la somme due aux concessionnaires.

Pour le règlement de la somme à payer pour le mois de décembre, l'administration des chemins de fer fournira aux concessionnaires, afin de vérification, le relevé officiel et authentique des recettes brutes de toute nature opérées pendant l'année entière sur les lignes exploitées par l'État, en comprenant dans ces recettes les parts des sociétés concessionnaires des lignes exploitées par l'État.

D'après ce relevé, qui devra être fourni dans les trois premiers mois de l'année suivante, on arrêtera définitivement le chiffre total de l'annuité, et l'excédant de ce chiffre sur la somme des onze acomptes délivrés, représentera le montant de la somme à payer pour le mois de décembre.

Cette somme sera liquidée de la même façon que les acomptes mensuels, mais acceptée par les concessionnaires comme solde définitif de l'annuité due par l'État pour l'année écoulée.

ART. 32. Dans le cas où l'une des deux sections de Luttre à Tubize-Lembecq ou de Tubize-Lembecq à Denderleeuw serait terminée à la satisfaction du Gouvernement avant le délai stipulé à l'art. 13, cette section pourra être mise en exploitation, et l'annuité commencerait à courir du jour de sa réception provisoire ; le chiffre de cette annuité étant établi comme il est dit ci-dessus, mais au prorata de la longueur exploitée.

ART. 33. Le chemin de fer et ses dépendances, étant considérés comme faisant partie du réseau de l'État, ne pourront être imposés d'aucune contribution à charge des concessionnaires, et la part de ceux-ci dans les recettes ne sera soumise à aucune taxe ou droit de patente quelconque.

ART. 34. Les concessionnaires auront la faculté de constituer une société anonyme, avec émission d'actions.

Les statuts de cette société devront être approuvés par le Roi, conformément

aux lois sur la matière. Il y sera stipulé que les souscripteurs demeurent personnellement responsables, pour eux et leurs cessionnaires, jusqu'à concurrence de 50 p. % du montant des actions souscrites. Ces actions ne pourront être rendue au porteur et cotées aux bourses de Bruxelles, d'Anvers et de Gand, que lorsque les 50 p. % auront été versés.

En cas de constitution de semblable société, celle-ci deviendra seule responsable, vis-à-vis de l'État, de l'accomplissement de toutes les obligations résultant du présent cahier des charges, à charge des concessionnaires.

ART. 35. La société anonyme sera représentée près du Gouvernement par son conseil d'administration ou par son administrateur-gérant.

Elle pourra déléguer un ou plusieurs de ses administrateurs pour la vérification des états de recettes qui lui seront remis par le Gouvernement.

Le siège de la société sera établi à Bruxelles.

ART. 36. Le Gouvernement aura le droit de déléguer près de la société, un commissaire spécial, dont le traitement, à charge de la dite société, ne pourra pas être de plus de trois mille francs par an.

Ce commissaire aura pouvoir d'examiner, en tout temps, mais sans déplacement de documents, la comptabilité de la société, les procès-verbaux du conseil d'administration et ceux des assemblées générales. Il pourra assister, mais sans voix délibérative, à ces dernières réunions et en requérir au besoin la convocation extraordinaire.

Un exemplaire des bilans de la société et des rapports explicatifs seront, dans la quinzaine de leur approbation par l'assemblée générale, transmis au Ministre des Travaux Publics et à celui ayant les affaires du commerce dans les attributions de son Département.

Les dispositions du dernier paragraphe de l'art. 35 ainsi que celles du présent article seront insérées dans les statuts de la société.

ART. 37. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession et jouissance absolue de la ligne concédée, telle qu'elle existera à cette époque, sans plus devoir ni indemnité ni annuité quelconque aux concessionnaires.

ART. 38. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents : ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement au moment où ils auront été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

ART. 39. Dans aucun cas, les concessionnaires ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement ; des ordres verbaux ne pouvant avoir, pour eux, un caractère obligatoire.

ART. 40. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui

précédent, par la seule expiration du terme qui leur est accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'un acte judiciaire.

ART. 41. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection à Bruxelles où leur seront adressés les communications, réquisitions ou ordres émanés de l'administration. Les communications, réquisitions ou ordres, seront transmis par voie de correspondance administrative et auront, par eux-mêmes, date certaine, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

ART. 42. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme leur propre ouvrage, ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes, dont les plans et projets pourraient être entachés ni des difficultés qui pourraient surgir pendant l'exécution.

ART. 43. Le Gouvernement aura la faculté, après une durée de vingt années de la concession, de racheter celle-ci, en prelevant les concessionnaires trois années d'avance.

Ce rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité fixe, égale au produit moyen des cinq dernières années, majorée de 13 p. % à titre de prime.

ART. 44. Les concessionnaires pourront faire usage, dans la construction des voies destinées à l'exécution des terrassements ou aux transports des matériaux, des rails, coussinets et des chevilles, admis en réception provisoire. Toutefois, cette faculté n'est accordée qu'à la charge, par les concessionnaires, de redresser parfaitement les rails et les chevilles avant leur mise en œuvre dans la voie définitive.

Il est d'ailleurs entendu que le présent article ne contrevient en rien aux autres stipulations du présent cahier des charges, concernant les matériaux du railway, et notamment à celle de l'art. 5.

ART. 45. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles, à faire pour l'établissement du chemin de fer, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 46. L'enregistrement des actes de toute nature, relatifs au présent cahier des charges, ou de ceux auxquels ledit cahier des charges donnera lieu, se fera moyennant le paiement d'un droit fixe de fr. 1-70 en principal.

Fait en double à Bruxelles, le 23 novembre 1855.

Signé, MARK WARING.

Signé, A. DEMON.

A. DANDELIN.

ANNEXE C.

Lettre à la Société concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Bruxelles, le 16 novembre 1855.

MESSIEURS,

Le Gouvernement se propose de soumettre aux Chambres Législatives un projet de loi pour être autorisé à concéder un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, en stipulant que cette ligne serait exploitée par l'État, et que les concessionnaires recevraient chaque année, par kilomètre de longueur de chemin de fer construit par eux, une certaine quotité du produit brut moyen par kilomètre des chemins de fer exploités par l'État.

Afin de prévenir les difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'application, à la ligne dont il s'agit, des dispositions faisant l'objet de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852, réglant la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes, j'ai l'honneur de vous proposer de convenir, dès à présent, que, dans cette application, la part de la recette brute de la nouvelle ligne, attribuée à l'État pour frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, sera considérée comme étant égale à 50 p. % de la dite recette brute, ainsi que cela a lieu pour les chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, et que, par conséquent, le règlement de compte des sommes à payer par l'État à la société concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes, du chef des transports qui, empruntant en tout ou en partie la ligne de Luttre à Denderleeuw, auront pour lieu de départ ou de destination l'une ou l'autre des stations ou haltes concédées à la société prédésignée, sera fait d'après les bases actuellement en vigueur pour les transports de l'espèce empruntant les lignes de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Dans le cas où vous vous rallieriez à cette proposition, je vous prie de vouloir bien me faire parvenir deux expéditions sur timbre du projet de convention ci-joint, revêtues des signatures nécessaires.

Le Ministre des Travaux Publics,
Signé, A. DUMON.

ANNEXE D.
Réponse à la lettre de M. le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 19 novembre 1855.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Nous avons reçu votre dépêche du 16 de ce mois, nous informant que le Gouvernement se proposait de soumettre aux Chambres Législatives un projet de loi pour être autorisé à concéder un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, lequel serait exploité par l'État, et que, pour prévenir toutes difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'application à la ligne dont il s'agit, des dispositions de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852, avec la Société de Dendre-et-Waes, vous nous proposez de convenir, dès à présent, que le règlement de compte des sommes à payer par l'État à la Société concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes, sera fait mensuellement d'après les bases actuellement en vigueur pour les transports empruntant les lignes de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Nous nous empressons de vous informer, Monsieur le Ministre, que le conseil d'administration de la Société anonyme du chemin de fer de Dendre-et-Waes a adopté votre proposition, et, selon vos désirs, nous avons l'honneur de vous faire parvenir, signées par nous, les deux expéditions sur timbre du projet de convention que vous avez bien voulu nous soumettre et auquel nous avons cru pouvoir ajouter ces mots: « Pendant toute la durée de la concession de Luttre à Denderleeuw. »

L'addition de ces mots a seulement pour but d'éviter un doute qui aurait pu naître plus tard, et ne modifie en rien votre projet

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, de recevoir l'assurance de notre haute considération.

Le Président,
Signé, C^{te} DE MEËRS.

L'Administrateur-Secrétaire,
Signé, J. A. DE MOT.



ANNEXE E.

Convention.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. AUGUSTE DUMON, Ministre des Travaux Publics, d'une part :

Et, d'autre part, la Société anonyme du chemin de fer de Dendre-et-Waes, représentée par M. le comte FERDINAND DE MEEÛS, président du conseil d'administration, et M. JEAN ANDRÉ DE MOT, administrateur secrétaire de ladite Société,

A été dit et convenu :

Le Gouvernement se propose de soumettre, à l'approbation des Chambres législatives, un projet de loi ayant pour objet la concession d'une ligne de chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, en stipulant que cette ligne sera exploitée par l'État et que les concessionnaires recevront, chaque année, par kilomètre de chemin de fer construit par eux, une certaine quotité du produit brut moyen par kilomètre des chemins de fer exploités par l'État.

En conséquence, les parties voulant régler, dès à présent, pour cette concession, l'application de la convention du 1^{er} mai 1852, sont convenues de ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE. A l'égard de la Société concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes, le décompte mensuel du produit de tous transports qui auront emprunté, en tout ou en partie, la ligne de Luttre à Denderleeuw, et qui auront, soit pour point de départ, soit pour destination, l'une des stations ou haltes concédées à la Société de Dendre-et-Waes, par la convention du 1^{er} mai 1852, sera fait, pendant toute la durée de la concession de Luttre à Denderleeuw, de la manière et aux conditions actuellement en vigueur pour les transports qui empruntent les lignes de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Fait en double, à Bruxelles, le dix-neuf novembre mille huit cent cinquante-cinq.

Signé, C^{te} DE MEEÛS.

J. A. DE MOT.

Signé, A. DUMON.