

(1)

(N° 177.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MAI 1866.

Concession d'un chemin de fer destiné à relier les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'État en cette ville.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à l'autoriser à concéder un chemin de fer destiné à raccorder les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'État en cette ville.

Ce chemin de fer permettra aux waggons des grandes voies ferrées qui sillonnent le pays, de prendre les produits des carrières et de l'industrie chauxfournière de Tournai sur les lieux mêmes de production, pour les transporter à la station de Tournai, et pour les réexpédier ensuite, et sans transbordement, partout où la consommation les réclamera.

Les industriels éviteront ainsi les inconvénients, les frais et les pertes résultant d'un transport par voitures ordinaires et d'un transbordement.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI,

Léopold II,

ROI DES BELGES,

No us 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 concéder, aux clauses et conditions d'une convention en date du 2 mai 1866, un chemin de fer destiné à relier les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'Etat en cette ville.

Donné à Bruxelles, le 7 mai 1866.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et M. Léon Dapsens, ingénieur, domicilié à Tournai, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter ou à faire exploiter, à ses frais, risques et périls et aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le Ministre des Travaux Publics, le 20 février 1866, dont une expédition restera annexée à la présente convention et sous la réserve des modifications et additions apportées à ce cahier des charges par les dispositions indiquées ci-après, un chemin de fer industriel destiné à relier les établissements du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'État en cette ville.

La voie principale partira de ladite station de Tournai (nouvel emplacement) et se prolongera jusque sur le territoire de la ville d'Antoing, en suivant la vallée de l'Escaut.

Deux embranchements partiront de la voie principale pour desservir les établissements situés sur la rive gauche de l'Escaut. *

L'un prendra naissance à la hauteur du pont existant, à Vaulx, sur l'Escaut, et reliera les établissements de Cheroq et de Calonne.

L'autre aura son origine à la hauteur des fours à chaux, dits fours Pottiez, traversera l'Escaut et ira relier les établissements situés sur les territoires du faubourg de Valenciennes et de la commune de Barges.

L'exécution de ce second embranchement ne pourra être exigée du concessionnaire que pour autant qu'il soit déchargé, par la ville de Tournai ou par les industriels intéressés, de la moitié des frais de construction du pont reliant le faubourg de Valenciennes et le hameau d'Allain.

ART. 2.

Le concessionnaire construira, à ces frais, tous les raccordements nécessaires pour relier les établissements situés sur le parcours indiqué, à une distance de la voie principale ne dépassant pas deux cents mètres. Quant aux établissements qui seraient situés à une distance plus grande, le concessionnaire ne sera tenu de les desservir directement que pour autant que les propriétaires lui assureront un *minimum* annuel de transports fixé à quinze cents tonnes par cent mètres de voie à construire pour effectuer le raccordement.

Le concessionnaire ne sera pas tenu de construire ceux de ces raccordements qui exigeraient une rampe dépassant un centimètre par mètre.

ART. 3.

Le concessionnaire construira, immédiatement, en dehors de la station de Tournai, deux voies de garage destinées à l'échange des wagons entre ladite station et le chemin de fer industriel.

ART. 4.

Le concessionnaire effectuera, soit au moyen de locomotives, soit au moyen de chevaux, le transport de toutes marchandises allant des établissements vers la station de Tournai ou partant de ladite station en destination des établissements.

ART. 5.

L'administration des chemins de fer de l'État mettra, pour ces transports, ses wagons à la disposition du concessionnaire, moyennant une redevance de dix centimes par tonne de marchandises, calculée d'après le tonnage réel des transports.

Les wagons destinés au chemin de fer industriel seront remis, par les soins du chef de la station de Tournai, à la disposition du concessionnaire sur l'une des voies de garage précitées.

Les wagons ramenés par le concessionnaire à cette station seront déposés, par ses soins, sur l'autre voie de garage où ils seront repris par le service de la station. — Ces wagons seront classés par le concessionnaire dans l'ordre qui lui sera indiqué.

Les wagons chargés ou vides remis au concessionnaire seront ramenés par lui chargés ou vides dans les délais suivants :

a. Dans les douze heures pour tous les wagons mis à sa disposition le jour même entre six heures et dix heures du matin.

b. Dans les vingt-quatre heures pour tous les wagons mis à sa disposition après dix heures du matin.

Dans le calcul des délais les heures de nuit compteront comme les heures de jour.

Les jours fériés ne seront pas comptés.

Les wagons remis au concessionnaire dans le courant d'un jour férié compteront comme s'ils lui étaient remis à six heures du matin du premier jour non férié suivant.

Il est accordé une augmentation de deux heures pour les wagons qui, expédiés chargés sur le chemin de fer industriel, seront ramenés avec un nouveau chargement à Tournai.

Ces délais sont applicables également aux baches.

Passé les délais réglés comme il est dit ci-dessus, il sera appliqué au concessionnaire une pénalité de vingt-cinq centimes (fr. 0-25) par wagon et par heure

de retard, toutes les heures de jour et de nuit, y compris celles des jours fériés comptant dans le calcul des retards.

Cette pénalité sera de cinq centimes (fr. 0-05) pour les baches.

ART. 6.

Les waggons et les baches remis au concessionnaire par l'administration des chemins de fer de l'État ne peuvent être employés que pour l'expédition des marchandises dont le transport a été ou doit être confié à cette administration.

Il est donc formellement interdit au concessionnaire de faire usage de ce matériel pour le service particulier ou les transports intérieurs du chemin de fer industriel.

Toute infraction à cette stipulation donnera lieu à l'application d'une pénalité de cinquante francs (50 francs) par wagon à charge du concessionnaire.

ART. 7.

Le concessionnaire se conformera à toutes les mesures de précaution que l'administration des chemins de fer prescrira dans l'intérêt du bon emploi et de la conservation du matériel de transport envoyé sur l'embranchement industriel.

ART. 8.

Le concessionnaire sera responsable de tous les accidents et dommages qui seront la conséquence d'une faute ou d'une négligence de sa part ou de ses agents.

ART. 9.

En cas de dégât au matériel mis à sa disposition, le concessionnaire acquittera les frais des réparations qui seront exécutées par l'administration des chemins de fer de l'État.

ART. 10.

Les expéditions en provenance ou en destination de l'embranchement industriel seront en tous temps soumises aux conditions réglementaires du transport des marchandises par les chemins de fer de l'État.

ART. 11.

Le concessionnaire sera responsable, vis-à-vis de l'administration des chemins de fer de l'État, de l'observation, par les industriels raccordés au chemin de fer industriel, des obligations imposées ou à imposer ultérieurement aux expéditeurs et destinataires par les conditions réglementaires.

ART. 12.

Le concessionnaire servira d'intermédiaire entre les industriels et la station de Tournai pour la remise de tous les documents accompagnant les transports, la

décharge des avis d'arrivée, le paiement des frais de transport des expéditions ou port perçu, l'encaissement des ports dus à l'arrivée, etc., etc.

ART. 13.

Les diverses clauses qui précèdent seront rendues applicables, avec l'assentiment des Compagnies intéressées aux lignes de chemins de fer qui aboutiront ultérieurement à la station de Tournai

ART. 14.

Le concessionnaire se conformera à toutes les mesures d'ordre et de police que prescrira l'administration des chemins de fer de l'État.

ART. 15.

La dite administration aura le droit de faire surveiller par ses agents l'usage qui sera fait des waggons mis à la disposition du concessionnaire.

En cas de mauvais entretien des voies ferrées concédées et d'inobservation des mesures de précaution qui seront prescrites dans l'emploi du matériel de transport, le Gouvernement pourra suspendre l'envoi des waggons sur ces voies.

ART. 16.

Le concessionnaire payera à l'État les frais nécessités par l'appropriation des voies pour l'entrée de sa ligne dans la station de Tournai, sans qu'il puisse lui être réclamé aucune autre indemnité de ce chef.

ART. 17.

Moyennant ce qui précède, le concessionnaire s'engage à effectuer tous les transports dont il est parlé plus haut à un prix calculé d'après les bases ci-après énoncées :

- 1° Un droit fixe de cinquante centimes (fr. 0-50) par tonne de marchandise ;
- 2° Un droit variable calculé à raison de quinze centimes (fr. 0-15) par tonne kilométrique pour les deux premiers kilomètres. Ce droit sera réduit à dix centimes (fr. 0-10) par tonne kilométrique pour le trajet à parcourir en sus des deux premiers mille mètres.

Pour tout kilomètre commencé, le concessionnaire pourra exiger la taxe complète.

Pour les transports faits dans l'intérieur de la ligne, d'un point à un autre de celle-ci, au moyen de waggons appartenant soit aux industriels, soit au concessionnaire, celui-ci se réserve le droit de traiter à un prix inférieur à celui du tarif pour des transports importants et réguliers, sans que l'on puisse se prévaloir de ce fait pour demander la même réduction pour les transports de marchandises venant de la station de Tournai ou s'y rendant.

ART. 18.

Le rayon *minimum* des courbes de la voie principale est fixée à cent cinquante mètres (150 mètres).

Pour les raccordements, le rayon pourra descendre à soixante-quinze mètres (75 mètres).

Deux courbes en sens contraire de la voie principale devront être séparées par une droite de cinquante mètres (50 mètres) de longueur au moins.

ART. 19.

Le chemin de fer sera à simple voie. — Toutefois des gares d'évitement devront être construites aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Département des Travaux Publics.

La largeur du ballast en crête sera de deux mètres soixante-quinze centimètres (2^m,75).

La berne à ménager au pied des talus du ballast aura vingt-cinq centimètres (0^m,25) de largeur.

L'arête extérieure en sera à un mètre six cent vingt-cinq millimètres (1^m,625) au moins du rail le plus rapproché.

Les francs-bords à ménager de part et d'autre du chemin de fer, auront cinquante centimètres (0^m,50) de largeur.

ART. 20.

Les § 1, 2, 3 et 4 de l'art. 9 du cahier des charges sont supprimées.

Le Département des Travaux Publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis par une maisonnette de garde et ceux qui pourront l'être par une simple loge.

Les maisonnettes de garde seront construites avec la plus stricte économie.

ART. 21.

Le poids des rails pourra descendre jusqu'à vingt-cinq kilogrammes (25 kilog.) par mètre courant, sauf à multiplier les billes autant que de besoin.

ART. 22.

Les art. 13, 23 et 40 jusques inclus 47 du cahier des charges sont supprimés.

ART. 23.

Les ouvrages à exécuter pour l'établissement des voies ferrées concédées seront terminés dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date de l'arrêté de concession.

ART. 24.

La concession est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à partir de la mise en exploitation de la voie principale.

ART. 25.

Le délai pour la présentation des projets des ouvrages à exécuter, est porté à trois mois, à partir de la date de la concession.

ART. 26.

Les frais de surveillance à payer à l'État aux termes de l'art. 28 du cahier des charges, sont fixés comme suit :

1^e Pour la surveillance de l'établissement des voies ferrées concédées à cinq cents francs ;

2^e Pour la surveillance de l'entretien pendant la durée de l'exploitation à cent francs annuellement.

ART. 27.

Si le concessionnaire, usant de la faculté que lui accorde l'art. 63 du cahier des charges, cédait sa concession à une société anonyme, le capital social à former pour la construction des voies ferrées concédées et pour la fourniture du matériel nécessaire à l'exploitation, ne pourra dépasser cent mille francs par kilomètre. — Ce capital sera formé par l'émission de cent actions de cinq cents francs et cent obligations de la même valeur, par kilomètre de voie à construire.

Les obligations émises au taux de leur valeur nominale auront droit à un intérêt annuel de cinq pour cent. Elles seront remboursables au pair. L'ordre du remboursement sera fixé par tirage au sort.

Le remboursement devra être effectué dans les trente années qui suivront l'émission.

ART. 28.

Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention, le contractant de seconde part a versé un cautionnement de trente mille francs qui demeurera affecté et qui sera remboursé, ainsi qu'il est dit à l'art. 18 du cahier des charges.

ART. 29.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à concéder les voies ferrées décrites à l'art. 1^{er} ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé.

Cette convention sera considérée comme non avenue dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder les voies ferrées dont il s'agit ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont arrêtées, à moins que le contractant de seconde part n'accepte ces conditions.

ART. 30.

La présente convention et le cahier des charges y annexé, seront enregistrés au droit fixe de deux francs vingt centimes.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 2 mai dix-huit cent soixante-six.

LÉON DAPSENS.

JULES VANDERSTICHELEN.