

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 AVRIL 1870.

Convention relative à divers chemins de fer concédés.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

I.

MESSIEURS,

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations a pour objet l'approbation de la convention ci-jointe qui fait passer aux mains de l'État l'exploitation d'une partie importante du réseau de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

Les chemins de fer belges se divisent en trois catégories :

Les chemins de fer construits et exploités par l'État présentent un développement de 579 kilomètres (1).

Les chemins de fer construits par des compagnies concessionnaires pour être exploités par l'État ont une longueur de 284 —

Le réseau de l'État comprend ainsi 863 —

Enfin les chemins de fer construits et exploités par des compagnies ont une longueur de 2,244 —

Le réseau national présente donc actuellement un développement de 3,107 kilomètres.

Les 2,244 kilomètres de chemin de fer construits et exploités par des compa-

(1) Non compris la section de Landen à Saint-Trond (10 kilomètres), construite par l'État et exploitée par une compagnie.

gnies se partagent entre douze services distincts dont les plus importants sont aujourd'hui le Grand-Central belge et la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

Le réseau du Grand-Central est formé des concessions de sept compagnies distinctes et présente un développement de 450 kilomètres (1).

La Société générale d'exploitation doit réunir en un seul faisceau les concessions de dix-neuf entreprises indépendantes, présentant un développement total de 1,600 kilomètres environ, dont 900 kilomètres sont actuellement en exploitation.

II.

Il s'est produit en Belgique ce qui s'est produit ailleurs : le trop grand fractionnement des concessions a amené des fusions. Des exploitations ayant des origines distinctes se sont successivement associées et ont confondu, à certains égards, leurs intérêts.

Les fusions présentent d'incontestables avantages : elles permettent d'introduire l'unité et de réaliser des économies dans l'exploitation.

Mais ces avantages n'ont été ni le but unique, ni même le but principal de toutes les fusions qui se sont opérées.

On a voulu aussi, on a voulu surtout constituer de grandes lignes venant participer, avec des lignes établies, au trafic qui s'effectue entre des centres importants de production et de consommation (2).

(1) Cette longueur ne comprend pas celle des chemins de fer que le Grand-Central exploite en Hollande, en Prusse et en France.

(2) Le caractère de ces fusions est bien mis en évidence par le passage suivant du rapport présenté par le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Est belge, à l'assemblée générale du 16 mai 1864 :

« Presqu'au début de l'exploitation, comme plusieurs fois depuis lors, malgré des dépenses » considérables pour l'accroissement du matériel et des installations, on se trouva débordé par » le trafic. La force des choses et le sentiment bien entendu des intérêts de la Société, amenèrent le conseil d'administration et l'assemblée générale à étendre, par plusieurs résolutions » successives et toujours unanimes, le programme primitif de 1852, à substituer une grande » ligne indépendante et plus productive à une petite ligne locale, formant une des mailles du » réseau national, et obligée de faire, sur une courte distance, un mouvement peu rémunérateur.

» Dès 1857, une première tentative de fusion avec la Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse, » tentative qui n'aboutit pas par des raisons sur lesquelles il est inutile de revenir, marqua ce » changement de système. La fusion de Châtelain à Morialmé, la construction de l'embranchement de Lodelinsart à Châtelain, et de la section de Morialmé à Givet, la prise à bail de » la ligne de Louvain à Hérenthals, avec prolongement éventuel de Turnhout jusqu'au réseau » néerlandais, la fusion avec la ligne d'Anvers à Rotterdam, votée unanimement en 1863, et, » enfin, la fusion avec la société des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, que nous » soumettons à votre approbation, sont la continuation, sinon le complément, du même » système.

» Le bassin houiller de Charleroi et les groupes industriels qui entourent cette ville sont les » centres d'un mouvement, pour ainsi dire, indéfini de matières pondéreuses. Les ports

Il en est résulté, entre les lignes de l'État et les réseaux qui se sont formés, une situation de concurrence dans laquelle l'industrie et le commerce ont vu volontiers la condition du bon marché des transports.

On a cru, en Belgique comme en Angleterre, que, pour assurer ce bon marché, il fallait empêcher le monopole des chemins de fer ; qu'aux lignes existantes, il fallait absolument opposer des lignes concurrentes.

Or, l'expérience prouve que la concurrence des chemins de fer produit des effets en sens inverse ; qu'au lieu de la réduction, elle a pour résultat final le renchérissement des prix de transport.

Ce qui se passe en Angleterre ne peut laisser aucun doute à cet égard.

Dans ce pays de liberté commerciale et industrielle, on est si frappé des effets désastreux produits par la concurrence, que l'on considère le rachat des chemins de fer par le Gouvernement comme une nécessité prochaine ⁽¹⁾.

« d'Anvers et de Rotterdam produisent aussi un trafic très-important dans les deux sens, »
 « comme exportation et comme importation.

« D'autre part, l'expérience de l'exploitation des chemins de fer prouve à l'évidence que »
 « les diverses sections d'une grande ligne ou d'un réseau complet réagissent énergiquement »
 « les unes sur les autres, et que le facteur le plus fort, pour obtenir le bénéfice net le plus »
 « élevé, est l'étendue des parcours plus que la quantité des transports.

« Un exemple, entre plusieurs, rendra ce fait sensible :

« Notre Société, en 1865, a effectué le transport de 1,550,000 tonnes de grosses marchan- »
 « dises et réalisé de ce chef une recette de 2,550,917 francs, soit en moyenne fr. 1-52 par »
 « tonne transportée.

« L'État, en 1862, a transporté 4,276,480 tonnes et obtenu une recette de 16,408,500 francs, »
 « soit fr. 3-84, en moyenne, par tonne transportée sous le régime de tarifs analogues aux »
 « nôtres.

« Nous avons eu plus du tiers du mouvement total du réseau exploité par l'État ; nous »
 « n'avons pas atteint le septième de sa recette ; si le produit moyen, c'est-à-dire, en définitive, »
 « le parcours moyen, avait été le même pour nous que pour l'État, notre mouvement eût »
 « produit 5,875,000 francs, au lieu de 2,550,000 francs, et l'accroissement de dépenses, loin »
 « d'être proportionnel aux distances, eût été relativement faible.

« Pour constituer notre entreprise dans des conditions de prospérité durable, il fallait donc »
 « l'étendre, la développer ; il fallait ouvrir au bassin houiller et industriel de Charleroi l'accès »
 « direct, d'un côté, aux marchés de la région de l'est de la France, de l'autre côté, aux ports »
 « d'Anvers et de Rotterdam. »

(¹) Nous croyons intéressant de reproduire ici l'opinion exprimée, à cet égard, par sir Rowland Hill, membre de la commission d'enquête, instituée par le Gouvernement anglais, en 1865 :

« On doit se rappeler, » dit le célèbre auteur de la réforme postale, dans son rapport à la Reine, en date du 7 mai 1867, « que, sur tous ou presque tous les chemins de fer, le Parlement »
 « possède un droit de contrôle ; qu'il s'est réservé le droit de réviser, aussi souvent qu'il le »
 « jugerait opportun, le maximum des péages autorisés pour chaque ligne, de telle sorte que »
 « toute tentative de maintenir indûment des taxes élevées peut promptement être empêchée.

« Il a été constaté par la pratique que, là où des lignes concurrentes ont été établies, les »
 « compagnies, après une lutte préjudiciable, se sont entendues pour percevoir les mêmes taxes »
 « et ont ainsi mis fin à la concurrence.

« Il est à remarquer également que souvent le trafic qui serait assez important pour procurer »
 « un bénéfice raisonnable à une ligne, est complètement insuffisant pour deux, et qu'ainsi le »
 « Parlement qui, en cas de bénéfices excessifs, pourrait légitimement intervenir pour faire

La concurrence ne tarderait pas à produire le même effet en Belgique, si elle continuait à s'y développer.

Il est vrai que la situation n'est pas absolument la même en Belgique qu'ailleurs.

Il n'est pas à craindre, en effet, que les chemins de fer de l'État s'associent à d'autres pour imposer au commerce et à l'industrie des tarifs élevés. L'État, restant en possession de son réseau, pourrait mettre obstacle au renchérissement éventuel des prix de transport.

Toutefois, il ne le pourrait que dans une mesure limitée.

III.

Relever les tarifs est une nécessité que leur situation financière finit par imposer aux compagnies exploitant des lignes concurrentes.

Or, il se pourrait que, sous peine de devenir une charge pour le Trésor public, les chemins de fer de l'État eussent, dans une certaine mesure, à subir cette nécessité.

On ne peut pas assez insister sur cette considération que, pour qu'un chemin

» baisser les tarifs, est empêché de le faire par esprit de justice et par la crainte qu'une plus grande réduction des bénéfices déjà trop faibles ne compromette la sécurité de l'exploitation.

» Par suite, une mesure (l'octroi de lignes concurrentes) adoptée dans la pensée qu'elle tendrait à faire baisser les péages est, en réalité, une cause du maintien des taxes élevées.

» Dans l'opinion de M. Hawksaw, la concurrence des chemins de fer de ce pays (l'Angleterre) est une des causes de l'élévation relative de nos péages. De même, M. Stewart soutient que la mauvaise législation, en enlevant la sécurité aux chemins de fer, empêche les compagnies existantes d'étendre leurs réseaux et d'introduire d'autres améliorations.

» Une exception à ces conclusions semble se présenter pour les chemins de fer qui ont à lutter contre des voies navigables. Toutefois, l'exception n'est qu'apparente ; car, quoique dans ces cas, les péages des chemins de fer, surtout en ce qui concerne les marchandises, soient abaissés, d'une manière permanente, sur les parcours concurrencés, c'est-à-dire pour les transports d'un port à un autre, il est clair que cela tient à ce que le nombre des concurrents par les voies navigables étant, pour ainsi dire, illimité (les navires à employer qui constituent le seul capital à engager peuvent être facilement portés sur une autre ligne de navigation), des arrangements permanents entre les parties sont pratiquement impossibles. Mais, là où il n'y a que des chemins de fer en lutte, le nombre des concurrents à raison des dépenses élevées de construction de lignes nouvelles est nécessairement très-limité. Or, une entente étant toujours possible là où les concurrents sont en petit nombre, la lutte ne tarde pas à prendre fin.

» En résumé, l'expérience a démontré que les chemins de fer sont essentiellement des monopoles ; par suite, dans mon opinion, ils ne rentrent pas dans la catégorie des entreprises commerciales ordinaires où chacun, luttant pour ses propres intérêts, contribue, probablement par les moyens les meilleurs, au bien de tous.

» Il semble résulter de là, que les chemins de fer ne peuvent pas être abandonnés avantagusement à des compagnies indépendantes qui, naturellement, les exploitent exclusivement au point de vue de leurs propres intérêts ; mais qu'ils devraient, au contraire, se trouver entre les mains de ceux qui surveilleraient leur exploitation en se préoccupant des intérêts du pays en général, c'est-à-dire entre les mains du Gouvernement. »

de fer transporte à bon marché, il faut qu'il soit en possession d'un trafic considérable.

Plus le trafic d'une ligne grandit, plus les transports peuvent s'y faire économiquement.

On comprend que si, entre les centres importants de production et de consommation, il était possible d'organiser des trains de marchandises complets allant, sans modification dans leur charge, du point de départ au point d'arrivée, on arriverait à une exploitation plus économique que lorsque la charge des trains, incomplète au point de départ, se modifie incessamment en route.

Accumuler sur des lignes uniques la plus grande somme possible de trafic;

Choisir, à cet effet, les chemins dont le profil est le plus favorable à l'utilisation de la puissance des machines;

Réduire, sur toutes les autres lignes, le service des trains à ce qui est nécessaire aux besoins du trafic local;

C'est là incontestablement le programme de l'exploitation la plus fructueuse.

C'est là le programme que l'on aurait pu réaliser si les chemins de fer d'un ordre secondaire avaient conservé le caractère qui leur était propre.

Mais il n'en a pas été ainsi.

En se soudant les uns aux autres, des chemins de fer concédés en vue d'un intérêt local, ont formé de grandes lignes parallèles à des lignes préexistantes. Le trafic, au lieu de se concentrer sur celles-ci, construites dans toutes les conditions d'une grande et facile exploitation, s'est réparti entre des itinéraires divers; il suit, en partie, des chemins qui, à raison de leur tracé et de leur profil accidentés, ne sauraient, toutes choses égales d'ailleurs, lui offrir les mêmes conditions de bon marché.

Les trains du Grand-Central, par exemple, qui, concurremment avec le chemin de fer de l'État, desservent le trafic entre Charleroi et Anvers, ne peuvent sortir du bassin de Charleroi qu'en gravissant des rampes de $\frac{16}{1000}$, tandis que les trains du chemin de fer de l'État suivent une ligne de longueur égale ou moindre et ne rencontrent nulle part des rampes de plus de $\frac{4}{1000}$.

On comprend dès lors que, dans des conditions identiques de trafic, les tarifs qui sont rémunérateurs pour les chemins de fer de l'État peuvent ne pas l'être pour d'autres chemins de fer moins favorisés.

IV

Les tarifs des chemins de fer de l'État qui, à raison de leur modération, ont déjà rendu de si grands services au commerce et à l'industrie du pays, sont ainsi doublement menacés.

D'abord, la progression de mouvement en prévision de laquelle ils ont été conçus ne se réalise que partiellement.

Ensuite, ils sont l'objet de critiques incessantes de la part de ceux dont ils contrarient les projets de concurrence.

Il est loin de notre pensée de condamner les efforts des compagnies qui, après avoir si largement contribué à doter le pays de son vaste réseau de lignes ferrees, cherchent à rendre leurs entreprises plus prospères.

Mais, éclairés aujourd'hui par l'expérience, il nous est permis d'exprimer le

regret que des chemins de fer d'un ordre secondaire aient cherché, ailleurs que dans le service en vue duquel ils ont été concédés, la rémunération des capitaux consacrés à leur construction.

Il eût été plus conforme à l'intérêt du pays que ces lignes n'étendissent pas leur sphère d'action au delà des intérêts locaux et servissent d'affluents aux lignes principales.

On serait arrivé ainsi plus sûrement au bon marché permanent et progressif des prix de transport qui intéresse si vivement l'industrie du pays.

V

Le système des lignes concurrentes a été largement appliqué par la Société générale d'exploitation.

Par des soudures de lignes et des rachats bien combinés, on est parvenu à former des lignes parallèles aux lignes de l'État entre des centres importants de production et de consommation.

Des chemins de fer, tels que ceux du Flénu qui, par leur destination toute spéciale semblaient ne devoir jamais perdre leur caractère de chemins de fer simplement industriels, ont été utilisés à la formation de voies ferrées de grande communication entre le Hainaut et les Flandres.

Le réseau de la Société générale qui prend ses origines dans les centres de production du Hainaut, se développe dans les Flandres, en touchant à Gand, Bruges, Ostende, Deynze, Courtrai, etc.

Mais ce réseau n'est pas complet.

La Société générale doit augmenter encore sa sphère d'action dans les bassins houillers et métallurgiques, et desservir Bruxelles, Termonde, Anvers, Lessines, etc., etc.

Si ce réseau se complétait, la partie centrale et occidentale du pays, serait desservie par un double système, et, dans certains cas, par un triple système de lignes de chemins de fer.

Pour une somme de trafic qui pourrait être desservi par un système unique de voies de grande communication, il faudrait organiser des services multiples, et l'on verrait alors se développer, en Belgique, les effets déplorable engendrés ailleurs par la multiplicité des lignes.

Heureusement, la Société des bassins houillers du Hainaut a compris ce qu'il pouvait y avoir de désastreux pour ses intérêts dans cet antagonisme entre le réseau de la Société générale d'exploitation et celui des chemins de fer de l'État.

Elle a compris qu'il était préférable d'associer ses intérêts à ceux des chemins de fer de l'État, de fusionner avec ces derniers, les lignes de la Société générale qui y sont enchevêtrées et de laisser l'État libre d'utiliser le tout au mieux des intérêts communs, en même temps que de ceux de l'industrie et du commerce du pays.

D'accord avec la Société générale, la Société des bassins houillers offre à l'État l'exploitation des chemins de fer qu'elle a encore à construire, en même temps que d'une partie des lignes qui constituent le réseau actuel de la première.

Sous réserve de l'approbation des Chambres, le Gouvernement a accepté cette offre et a conclu, avec la Société des bassins houillers et la Société générale d'exploitation, la convention ci-jointe.

En la soumettant à votre approbation, je crois, Messieurs, devoir justifier ses principales dispositions par quelques explications succinctes.

VII

Les chemins de fer dont l'exploitation sera reprise par l'État, au 1^{er} janvier 1871, si la convention ci-jointe reçoit l'assentiment des Chambres, sont les suivants :

Les lignes de Denderleeuw à Courtrai, de Renaix à Courtrai, de Saint-Ghislain à Gand et de Basècles à Tournai ;

Les chemins de fer du Flénu, de Saint-Ghislain et du Centre ;

Les chemins de fer de Mons et Frameries à Bonne-Espérance, de Piéton à Manage, de Manage à Wavre et de Tamines à Landen.

Ces chemins de fer, tous en exploitation, présentent avec les embranchements qui en dépendent, un développement de 601 kilomètres.

Mais il faut y ajouter quelques sections en construction ou à construire qui, selon toute probabilité, pourront être livrées à l'exploitation avant la fin de l'année.

Ce sont :

Le chemin de fer de Dour à Quiévrain, quelques parties du réseau de ceinture de Charleroi et du chemin de fer de Luttre à Châtelaineau, et aussi la branche de Bascoup à Gosselies, Roux et Luttre.

Il est presque superflu de faire remarquer combien la plupart de ces additions au réseau de l'État sont heureuses.

On ne pourrait pas, en effet, le compléter d'une manière plus avantageuse qu'en y ajoutant les lignes desservant directement les bassins houillers et calcaires du Hainaut.

Quant aux autres lignes, elles présentent une moindre importance ; mais elles sont presque toutes enchevêtrées dans les lignes de l'État.

Or, on sait combien il est difficile, dans ces conditions, de bien organiser le service public sans l'unité d'exploitation.

Il n'en est pas ainsi du réseau qui restera à la Société générale.

Les chemins de fer de la Flandre occidentale se trouvent compris dans l'angle formé par les lignes de Gand à Ostende et de Gand à Mouscron et forment un groupe compact qui peut très-bien faire l'objet d'une exploitation indépendante.

Il en est de même des lignes qui s'étendent au nord de la Flandre orientale et qui n'ont avec le réseau de l'État que les stations extrêmes de Gand et de Lokeren pour point de contact.

Indépendamment des chemins de fer dont il vient d'être parlé, la Société des bassins houillers a à construire :

Les lignes qui doivent compléter les concessions de Hainaut-Flandres, de Frameries à Chimay et le chemin de fer du bassin calcaire de Tournai.

Après les sections du chemin de fer de ceinture de Charleroi et de Luttre à Châtelineau, qui seront ouvertes au 1^{er} janvier 1871, elle aura à prendre ses mesures pour compléter ces chemins de fer.

Enfin, elle aura aussi à construire le réseau des chemins de fer dans le Brabant et la ligne d'Anvers à Douai.

Mais ces concessions ont été demandées dans la pensée qu'elles formeraient des exploitations indépendantes. Or, il est possible que la fusion rende inutiles certains tronçons de lignes projetés dans le seul but d'assurer la continuité des réseaux, et que, sans léser aucun intérêt important, on puisse en décréter la modification.

Le Gouvernement s'est réservé ce droit : l'art. 17 de la convention lui accorde six mois à cet effet.

Enfin, le Gouvernement propose d'accorder, en même temps, à la Société des bassins houillers la concession de quelques chemins de fer et embranchements destinés à faire partie également du réseau exploité par l'État.

Cette concession comprend :

Un chemin de fer partant de Basècles et se raccordant vers Stamburges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ;

Un chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand ;

Un chemin de fer de Fleurus à Nivelles par Frasnes-lez-Gosselies ;

Un chemin de fer d'Houdeng-Goegnies à Soignies par le Rœulx.

L'utilité de ces lignes, de fort peu d'étendue d'ailleurs, n'a pas besoin d'être démontrée ; elles ont déjà été en partie décrétées par la Législature.

Cette concession comprend également un certain nombre d'embranchements ; ce sont ceux des carrières de Basècles, de Blaton vers Bernissart, de Vaulx vers les carrières de l'Escaut, des Écaussines à Ronquières, de Lembecq à Rebecq-Rognon par Quenast, enfin l'embranchement le long des briqueteries du Rupel.

Ces embranchements destinés à apporter un trafic important aux lignes principales, contribueront à en assurer la prospérité.

VI

Ainsi que cela est dit plus haut, les lignes actuellement en exploitation que l'État reprendrait au 1^{er} janvier 1871 présentent ensemble un développement de 601 kilomètres

D'autre part, on peut estimer approximativement l'étendue des lignes restant à construire à 550 —

L'exécution complète du contrat aura donc pour effet d'ajouter au réseau de l'État 1,151 kilomètres

de chemin de fer, c'est-à-dire un réseau d'une étendue plus considérable que celles des lignes que l'État exploite actuellement (863 kilomètres).

Mais si le réseau à apporter par bassins houillers dépasse, en étendue, le réseau

actuel de l'État, il est loin de l'égaliser, jusqu'à présent, sous le rapport du produit.

Il est difficile d'apprécier avec exactitude la recette probable, en 1871, du réseau dont l'État reprendra l'exploitation au commencement de cette année.

Par suite de l'ouverture successive de sections nouvelles, la situation de l'ensemble se modifie constamment.

Ainsi, sans parler de la ligne de Denderleeuw à Courtrai, qui est à peine entrée dans sa deuxième année d'exploitation, il est à remarquer que plus de 100 kilomètres de la partie du réseau de la Société générale qui fait l'objet du contrat ont été livrés au service public depuis le 1^{er} janvier 1869.

On est sans terme de comparaison pour la recette de ces sections, qui vient s'ajouter à celle des sections de date moins récente.

Il en est de même pour la réaction que cette dernière éprouve par suite de la mise en exploitation de lignes nouvelles.

La recette de certaines parties du réseau de la Société générale augmente, non pas seulement à cause de l'extension du trafic qui leur est propre, mais aussi à raison des changements dans les directions suivies par les transports, et qui sont la conséquence de l'ouverture de sections nouvelles.

Le produit des lignes qui reçoivent ce trafic supplémentaire augmente ainsi brusquement.

Quoi qu'il en soit, d'après les prévisions de la Société des bassins houillers, la recette kilométrique des lignes à céder s'élèverait à plus de 20,000 francs par kilomètre, en 1870. Les résultats acquis pendant les mois écoulés de l'exercice répondent à ces prévisions.

D'autre part, la société est convaincue qu'à moins d'événements calamiteux, la recette des lignes à reprendre par l'État s'élèvera à peu près à 22,000 francs par kilomètre, en 1871.

Il est à remarquer qu'il suffit pour cela d'une augmentation de moins de 10 p. % sur la recette probable ou à peu près certaine de 1870, et qu'à raison des conditions toutes spéciales dans lesquelles se trouvent les lignes dont il s'agit, cette évaluation peut être admise.

La Chambre remarquera d'ailleurs que, par l'art. 49 du contrat, la Société des bassins houillers garantit, pour les lignes actuellement en exploitation, un *minimum* de recette de 21,000 francs par kilomètre en 1871, et de 22,000 francs en 1872 et 1873.

De la part de la Société, cette garantie témoigne de sa confiance dans la réalisation de ses prévisions.

La clause la plus importante du contrat est celle qui est relative au partage des recettes entre la Société qui livre les lignes et l'État qui les exploite.

Aux termes de l'art. 45, il est prélevé, au profit de la Société, une somme annuelle de 7,000 francs par kilomètre de chemin de fer exploité, lorsque les recettes brutes sont égales ou inférieures à 18,000 francs par kilomètre.

Lorsque ces recettes sont supérieures à 18,000 francs par kilomètre, la moitié de l'excédant jusqu'à concurrence d'un maximum de 8,000 francs par kilomètre est ajoutée au premier prélèvement de 7,000 francs.

Le surplus des recettes brutes est attribué à l'État.

D'après ce partage, il est accordé à l'État sur une recette brute de :

18,000	francs par kilomètre.		61.11	p. %
20,000	—	—	60	p. %
25,000	—	—	58	p. %
30,000	—	—	56.66	p. %
34,000	—	—	55.88	p. %

Au delà de 34,000 francs par kilomètre, la part de la société restant stationnaire, la part proportionnelle accordée à l'État augmente graduellement.

Ainsi donc, à moins que la recette brute ne descende au-dessous de 18,000 francs par kilomètre, la part de l'administration des chemins de fer de l'État sera au moins de 55.88 p. %.

Elle sera égale à ce taux, lorsque la recette brute sera de 34,000 francs par kilomètre.

Elle sera supérieure à ce taux, lorsque la recette brute sera inférieure ou supérieure à 34,000 francs par kilomètre.

Enfin, ce qui n'est pas à prévoir, si le produit moyen de l'ensemble descendait au-dessous de 18,000 francs, la part de l'État serait supérieure à 50 p. % de la recette aussi longtemps qu'elle dépasserait 14,000 francs par kilomètre.

Il est à présumer que les lignes nouvelles à construire par la Société des bassins houillers, jointes aux lignes qu'elle cédera au 1^{er} janvier 1871, auront pour effet de faire baisser le produit kilométrique de l'ensemble; mais il ne semble pas qu'il soit à craindre que ce produit descende au-dessous de 18,000 francs.

S'il est à prévoir que le produit de certaines lignes nouvelles sera faible à l'origine, il n'en est pas de même de la plupart des autres, et il est d'ailleurs permis de compter sur l'accroissement du revenu des lignes actuelles pendant la construction des lignes nouvelles.

Si, au moment où tous les chemins de fer à construire seront terminés, le produit brut du réseau actuel ne correspondait qu'à 22,000 francs, qui est le produit probable de 1871, il faudrait que celui des lignes nouvelles fût inférieur à 14,000 francs, pour que la recette brute moyenne de l'ensemble ne fût que de 18,000 francs environ par kilomètre.

Or, il n'est pas admissible que le revenu des lignes actuelles reste stationnaire, comme il n'est pas présumable que les lignes nouvelles ne réalisent, en moyenne, qu'une recette brute de 14,000 francs par kilomètre.

Toutefois, s'il n'est pas à craindre que le produit kilométrique de l'ensemble descende au-dessous de 18,000 francs, il est possible que, pendant certaines périodes, il ne s'élève pas beaucoup au-dessus de ce taux.

Mais, lorsque la recette brute est de 18,000 francs par kilomètre, la part attribuée à l'État est de 61.11 p. %, et il n'est pas douteux que cette part ne suffise pour couvrir les frais de l'exploitation.

Pour l'exercice 1868, la recette kilométrique du réseau de la Société générale s'est élevée à. 15,136 francs
et la dépense à 7,720 —
et par suite le rapport de la dépense à la recette a été de 51 p. %.

Il semble que si, pour une recette de 15,000 francs environ par kilomètre, la Société générale a pu faire face aux dépenses de l'exploitation au moyen d'un prélèvement de 51 p. % sur ses recettes, l'administration des chemins de fer de l'Etat pourra facilement réaliser une recette de 18,000 francs, sans faire une dépense atteignant 61.11 p. % de cette recette.

Il est vrai qu'une exploitation par l'Etat est soumise à des exigences plus grandes, et partant plus coûteuse qu'une exploitation particulière; mais il est à remarquer que, disposant de ses ressources actuelles, l'administration des chemins de fer de l'Etat pourra assurer le trafic des lignes à reprendre, moyennant une dépense relativement moindre.

En d'autres termes, la fusion amènera dans le service des économies dont le bénéfice sera pour l'exploitant.

Le Gouvernement estime donc que la part qui lui est attribuée dans les recettes suffira pour couvrir les dépenses de l'exploitation et les autres charges qui en sont la conséquence.

Parmi ces charges se trouve l'obligation de pourvoir aux travaux complémentaires des chemins de fer à reprendre.

Il résulte d'une estimation approximative, qu'au moyen d'une dépense de 3 millions de francs, il sera possible de mettre toutes les stations en état de répondre aux nécessités d'un service croissant et de construire ou de compléter la double voie sur les sections les plus importantes.

Cette dépense exigera, à raison de 4 $\frac{1}{2}$ p. %, une annuité de 135,000 francs ou de 225 francs environ par kilomètre.

Au nombre des charges de l'exploitation, il faut compter également l'annuité nécessaire pour couvrir la dépense d'acquisition du matériel d'exploitation, du mobilier, de l'outillage, etc.

Cette dépense peut être évaluée à 18 millions, dont l'intérêt, à raison de 4 $\frac{1}{2}$ %, est de 810,000 francs, et répond à 1,350 francs environ par kilomètre.

L'annuité représentant la valeur du matériel roulant et les compléments d'installation est donc de 1,575 francs et correspond à un peu plus de 7 p. % d'une recette de 22,000 francs par kilomètre.

En résumé, le Gouvernement pense, et la Chambre partagera sans doute cette conviction, que la cession est obtenue à des conditions favorables pour le Trésor public.

Le Ministre des Travaux Publics,
A. JAMAR.



PROJET DE LOI.

Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,
le conseil des Ministres entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Est approuvée la convention relative à des chemins de fer
concedés, conclue, le 25 avril 1870, entre le Gouvernement
belge, d'une part, la Société anonyme des chemins de fer
des bassins houillers du Hainaut et la Société anonyme dite :
Société générale d'exploitation de chemins de fer, d'autre
part.

Donné à Bruxelles, le 25 avril 1870.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

CONVENTION.

Entre M. Alexandre Jamar, Ministre des Travaux Publics, stipulant au nom de l'État belge, d'une part;

La Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, président du Conseil d'administration et administrateur délégué, agissant en cette qualité et en vertu d'autorisation du Conseil, se portant personnellement fort pour cette Société et promettant ratification de l'assemblée générale des actionnaires avant le 1^{er} août prochain, de seconde part;

Et la Société générale d'exploitation de chemins de fer, représentée par M. Félix Gendebien, son vice-président, spécialement délégué par le Conseil d'administration, se portant personnellement fort pour cette Société et promettant aussi ratification de l'assemblée générale pour la même date, de troisième part;

Il a été convenu ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER.

CHEMINS DE FER A LIVRER A L'ÉTAT AU 1^{er} JANVIER 1871.

ARTICLE 1^{er}. *Chemins de fer concédés.*

La Société des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut remettra, à fin d'exploitation, à l'État belge qui accepte, telles qu'elles existeront au moment de la reprise, les lignes de chemins de fer ci-après énumérées, avec les droits de préférence qui y sont attachés :

1^o Le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai ;

2^o La section de Renaix à Courtrai du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai ;

3^o Les chemins de fer en exploitation des concessions de la Compagnie de Hainaut-Flandres, savoir : la ligne d'Audenaerde vers Gand, les lignes de Saint-Ghislain à Audenaerde et à Tournai ;

4^o Le chemin de fer de Saint-Ghislain ;

5^o Le prolongement du chemin de fer de Saint-Ghislain jusqu'à la station de Frameries ;

6^o Les chemins de fer concédés à la Société anonyme des chemins de fer du haut et bas Flénu ;

7^o La section de Frameries à Bonne-Espérance du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

8^o Les parties suivantes des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay :

a. La section de Mons à Ciply et au chemin de fer du Flénu ;

b. La section comprise entre les stations de Piéton, Trazegnies et Courcelles (charbonnage);

9° Les embranchements de la Providence, de la station de Marchiennes (usines) et du charbonnage d'Amercœur à la gare de Monceau du chemin de fer de Baume à Marchiennes, embranchements faisant partie de la concession du chemin de fer de ceinture de Charleroi ;

10° Les divers chemins de fer concédés à la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer du Centre, ainsi que les embranchements construits et exploités, en exécution des actes de concession ;

11° Le chemin de Piéton à Senefte et à Manage ;

12° Les chemins de fer concédés à la Société anonyme des chemins de fer de la jonction de l'Est (Manage à Wavre, etc.) ;

13° Les chemins de fer concédés à la Société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer de Tamines-Landen.

14° Les sections ou embranchements qui pourraient être livrés à l'exploitation avant le 31 décembre 1870, et notamment ceux de Dour à Quiévrain, du chemin de fer de ceinture de Charleroi, de Luttre à Chatelineau, de Bascoup vers Courcelles, Gosselies, Roux et Luttre.

ART. 2. *Chemins de fer particuliers.*

La Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut cède en outre à l'État, qui accepte également, tous ses droits sur les chemins de fer suivants, tels qu'ils résultent des contrats cités ci-après :

1° Le chemin de fer de Thulin remis à bail, en même temps que le chemin de fer de Saint-Ghislain, à la Société des bassins houillers, par la Compagnie du Nord, en exécution d'un acte authentique du 2 mai 1868 ;

2° Le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies à la ligne du Centre, construit avec le concours financier de la Compagnie du chemin de fer du Centre, suivant convention du 5 septembre 1863 ;

3° Les embranchements particuliers rachetés, soit par la Société anonyme du chemin de fer du Centre, soit par la Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut :

a. A la Société des charbonnages de Monceau-Fontaine et du Martinet, par convention en date du 12 avril 1864 ;

b. A la Société des forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont, par convention du 15 décembre 1864 ;

c. A la Société anonyme des charbonnages de Courcelles-Nord, par convention du 22 juin 1868 ;

d. A la Société anonyme des charbonnages du Nord de Charleroi, par convention du 23 novembre 1868 ;

4° Les chemins industriels à livrer prochainement à l'exploitation :

Des charbonnages de Mariemont et Bascoup, suivant convention du 26 février 1870 ;

Des charbonnages de Fontaine-l'Évêque, suivant convention du 28 février 1870 ;

De Quenast au Canal et des carrières de Quenast, suivant convention du 16 mars 1870.

En ce qui concerne le premier de ces chemins de fer industriels, le Gouvernement se réserve le droit de négocier avec les Sociétés charbonnières de Mariemont et Bascoup, telles modifications qu'il jugera convenir à la convention ci-dessus mentionnée.

Toutes les charges inhérentes à l'établissement de ces chemins de fer incomberont exclusivement à la Société des bassins houillers, sans que l'État puisse être tenu d'autre charge que les dépenses d'entretien, de renouvellement, d'amélioration et d'exploitation.

Des copies certifiées des conventions susmentionnées ont été remises à l'État.

ART. 3. Longueur des lignes énumérées aux art. 1 et 2.

Les divers chemins de fer énumérés aux art. 1 et 2 sont indiqués par des traits rouges aux cartes déposées au Département des Travaux Publics et signées par les parties contractantes.

Il est admis de commun accord que ces chemins de fer avec leurs embranchements et raccordements figurés ou qui seraient omis aux cartes précitées, seront considérés comme présentant les longueurs suivantes :

Le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai.	65	kilomètres.
Le chemin de fer de Renaix à Courtrai	29	—
Le chemin de fer d'Audenarde à Gand.	27	—
Le chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde et à Tournai.	85	—
Le chemin de fer de Saint-Ghislain avec son prolongement vers Frameries et le chemin de fer de Thulin	35	—
Les chemins de fer formant les concessions du Haut et Bas Flénu	66	—
Le chemin de fer de Frameries à Chimay avec ses extensions et les chemins de fer des charbonnages du Nord de Charleroi et de Courcelles-Nord	53	—
Les embranchements de la Providence, de Marchiennes (usines) et du charbonnage d'Amercœur à la gare de Monceau.	11	—
Les chemins de fer concédés à la Compagnie du Centre, le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies à la ligne du Centre, le chemin de fer des charbonnages de Monceau-Fontaine et du Martinet et celui des forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont	81	—
Le chemin de fer de Piéton à Manage et Seneffe.	10	—
Les chemins de fer concédés à la Société de la Jonction de l'Est.	42	—
Les chemins de fer concédés à la Compagnie de Tamines-Landen.	103	—
Ce qui fait ensemble un développement de.	604	kilomètres.

Ces longueurs sont aujourd'hui admises soit pour la perception des tarifs approuvés par le Département des Travaux Publics, soit pour l'assiette des redevances dues par la Société générale d'exploitation à ses cédants.

Elles serviront de base au partage des produits dont il est parlé ci-après.

Le chiffre de 604 kilomètres ne comprend pas les sections mentionnées à l'art. 1^{er} n° 14, ni à l'art. 2 n° 4.

ART. 4. *Entrée en jouissance.*

L'État belge entrera, le 1^{er} janvier 1874, en jouissance des chemins de fer énumérés aux art. 1 et 2, en même temps que de leurs embranchements et raccordements, télégraphes, stations, gares, magasins, ateliers spéciaux des lignes, bureaux, habitations, écuries, bassins, quais, rivages, terrains, et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination, auxquelles peuvent avoir droit la Société des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, ou ceux aux droits de qui elle se trouve.

Sont néanmoins exceptés et restent à la Société des bassins houillers :

A. Les excédants d'emprise et les terrains non utilisables immédiatement ou dans l'avenir pour les besoins de l'exploitation.

B. Les ateliers généraux de construction de Tubize, de Nivelles et de la Sambre qui ne font point partie du service des lignes.

ART. 5. *Obligation de livrer les lignes en bon état d'entretien.*

Afin de remettre à l'État, le 1^{er} janvier 1874, en bon état d'entretien, les lignes ci-dessus énumérées, la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers s'engage à y consacrer, en 1870, une somme au moins égale à la dépense effectuée, en 1869, sur l'ensemble du réseau cédé et, en outre, à payer à l'État une somme de six cent mille francs (fr. 600,000) destinée à des réfections supplémentaires qu'il jugerait utiles.

Cette somme sera versée au Trésor, en dix paiements égaux, à commencer au 1^{er} janvier 1874, et à suivre de mois en mois.

La Société des bassins houillers s'engage à exécuter, dans le courant de 1870 et de 1871, les compléments d'installation, doubles voies, etc., que le Gouvernement jugera nécessaires au service des lignes actuellement en exploitation, sans que toutefois les dépenses à faire de ce chef puissent excéder la somme de trois millions de francs (fr. 3,000,000).

Le Gouvernement se réserve de faire exécuter ces travaux par ses propres agents.

Dans ce cas, la Société des bassins houillers versera la somme précitée de 3 millions au Trésor, en douze paiements égaux, le 1^{er} dans le courant du mois de janvier prochain, et les autres à suivre de mois en mois.

La Société des bassins houillers sera remboursée de cette avance au moyen d'une annuité de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. %), que l'État lui servira pendant soixante et dix (70) ans, à partir du 1^{er} janvier 1872.

ART. 6. Stations et parties de railway communes. — Obligations restant à la charge de la Société des bassins houillers.

Les stations et les parties de railway communes aux chemins de fer énumérés aux art. 1 et 2, d'une part, et à d'autres exploitations, d'autre part, sont :

1° Les stations de Denderleeuw, Sottegem, Courtrai, Gand, La Pinte, Leuze, Tournai, Thulin, Saint-Ghislain, Jemmapes, Mons, La Louvière, Haine-Saint-Pierre (Verreries), Écaussines, Marchiennes, Tamines, Namur, Tirlemont et Landen (État);

2° La station d'Anseghem;

3° Les stations de Frameries, Erquelines, Wavre, Ottignies, Court-Saint-Étienne, Fleurus, Gembloux et Landen (Grand-Central);

4° Les parties de chemin de fer de l'État comprises entre :

La station de Courtrai et la bifurcation du chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai;

La même station et la bifurcation du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai;

Les stations de La Pinte et de Gand;

La station de Saint-Ghislain et la bifurcation du chemin de fer de Saint-Ghislain à Quaregnon;

La station de Tirlemont et la bifurcation du chemin de fer de Tirlemont à Ramillies;

La station de Landen et la bifurcation du chemin de fer de Tamines à Landen;

5° La partie de chemin de fer comprise entre la bifurcation de la ligne du Centre et la station d'Erquelines.

La Société des bassins houillers conserve à sa charge les obligations contractées, soit par elle, soit par les sociétés aux droits desquelles elle se trouve, pour l'usage foncier de toutes les stations et parties de chemins de fer communes.

La société sera tenue de tout ce qui reste dû, comme de tout ce qui sera dû dans l'avenir, du chef de l'usage foncier des stations et des parties de railway communes énumérées aux 1°, 2°, 3° et 5° ci-dessus. Cette stipulation s'applique aux stations et aux parties de railway communes telles qu'elles se comportent actuellement, ainsi qu'aux travaux spécialement convenus et non encore exécutés.

En d'autres termes, l'État ne peut avoir à supporter aucune charge à raison de l'usage foncier des gares et des parties de railway communes ci-dessus énumérées, autres que celles à résulter d'agrandissements et d'extensions ou d'améliorations non encore convenus à la date de ce jour.

La Société des bassins houillers payera à l'État, dans le courant du mois de janvier 1871, la somme de cinq cent mille francs (fr. 500,000), moyennant laquelle elle sera libérée de toute obligation à raison de l'usage foncier des stations de Gand et de Landen (État) et des parties de railway communes énumérées au 4° ci-dessus.

Cette somme sera versée au Trésor pour être affectée à des travaux de parachèvement.

ART. 7. *Libération de la Société, en ce qui concerne les obligations contractées pour l'exploitation des stations de Denderleeuw, Sottegem, etc.*

Par l'effet du présent contrat, la Société des bassins houillers est libérée des obligations contractées pour l'exploitation et l'entretien des stations et parties de railway communes énumérées à l'article précédent.

Une convention à intervenir déterminera les conditions de l'entretien et de l'exploitation de la station commune d'Anseghem.

ART. 8. *Acceptation par l'État des traités d'exploitation relatifs aux stations de Frameries, Erquelines, etc.*

L'État belge reconnaît et accepte :

1^o La convention faite avec la Compagnie du Nord pour l'exploitation et l'entretien des stations de Frameries et d'Erquelines;

2^o La convention faite avec la Compagnie du Grand-Central pour l'exploitation et l'entretien des stations de Wavre, de Court-Saint-Étienne et de Fleurus;

3^o La convention faite avec la Grande Compagnie du Luxembourg et la Compagnie du Grand-Central pour l'usage de la station d'Ottignies;

4^o La convention faite avec la Grande Compagnie du Luxembourg pour l'usage et l'entretien de la station de Gembloux;

Des copies certifiées de ces conventions ont été remises à l'État belge.

ART. 9. *Acquisition de tout ce dont la société n'a que l'usage.*

Le Gouvernement pourra exiger que la société achète, pour et au nom de l'État, indépendamment des ouvrages qui constituent les lignes, embranchements et raccordements cédés, les terrains qui en forment l'assiette, et généralement tout ce dont elle n'aurait que l'usage, à l'exception des embranchements aux chemins de fer du Haut et Bas-Flénu et de Saint-Ghislain, ainsi que de la branche de Thulin.

L'expropriation de ces lignes, embranchements, raccordements et dépendances, sera, s'il y a lieu, décrétée d'utilité publique.

ART. 10. *Rachat du matériel de transport, du mobilier, etc.*

Le matériel roulant, en service sur les lignes énumérées aux art. 1 et 2, ainsi que le matériel mobile des gares, le mobilier de leurs bureaux, salles d'attente, hangars, magasins, etc., les appareils télégraphiques, l'outillage de la voie et l'outillage des ateliers des lignes, ainsi que les chevaux et leurs harnais, seront évalués à dire d'experts.

Toutefois le matériel roulant, mis neuf en service depuis le 1^{er} juillet 1868, et le matériel en cours de construction sera repris par l'État, aux prix d'achat dûment justifiés.

Pour tenir compte de l'usage déjà fait d'une partie de ce matériel, la Société des bassins houillers versera au Trésor, dans le courant du mois de mars 1871, la somme de quatre cent mille francs (fr. 400,000).

L'État aura le choix de payer le matériel au comptant ou de se libérer au moyen d'une annuité de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. %) à servir pendant soixante dix (70) ans.

Des copies certifiées des marchés en cours d'exécution, accompagnées d'un inventaire, ont été remises à l'État.

ART. 11. *Rachat des approvisionnements.*

Les approvisionnements de rails, billes, charbon, bois, matériaux, pièces de rechange, etc., etc., et les objets existant dans les magasins au 31 décembre 1870 seront, pour autant qu'ils soient reconnus d'un usage courant, repris par l'État au prix de facture ou, en cas de contestation, à dire d'experts.

Le payement en sera fait au comptant.

ART. 12. *Communication des marchés pour fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870.*

La Société des bassins houillers déclare avoir remis à l'État, avec inventaire, les copies certifiées des marchés se rapportant à des fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870.

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

A partir de ce jour, la Société des bassins houillers déclare qu'il ne sera plus contracté, sans le concours de l'État, aucun engagement relatif à des fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870.

ART. 13. *Communication des traités relatifs à des raccordements et des traités de transport à maintenir en vigueur après le 31 décembre 1870.*

La Société des bassins houillers déclare avoir remis, avec inventaire, à l'État, qui le reconnaît, des copies certifiées des principaux traités de transport, des principales conventions relatives aux divers raccordements industriels et des conventions d'exploitation avec d'autres compagnies de chemin de fer qui sont actuellement en vigueur et dont les effets doivent se prolonger au delà du 31 décembre 1870.

L'État s'oblige à les exécuter en lieu et place de la Société des bassins houillers ou de ses ayants cause. Il s'oblige également à exécuter tous les autres traités analogues et d'une importance secondaire, pour autant qu'ils aient été consacrés par une exécution régulière.

La Société des bassins houillers s'oblige à aider l'État de tous les documents, pièces et titres quelconques qu'elle possède concernant l'objet du présent contrat.

ART. 14. *Responsabilité de la société à raison des travaux, etc.*

Indépendamment des dettes et obligations spécialement mentionnées aux articles ci-dessus, la Société des bassins houillers reste exclusivement tenue de tout ce qui serait encore dû à la date du 31 décembre 1870, de quelque chef que ce puisse être.

ART. 15. *Bornage des chemins de fer à livrer au 1^{er} janvier 1871.*

En vue de fixer la situation actuelle des lignes et de leurs dépendances, la Société des bassins houillers fera procéder à leur abornement, au plus tard dans le courant de 1871, pour autant que ce travail ne se trouve pas déjà exécuté.

Les plans de ce bornage dressés à l'échelle de un millimètre pour un mètre, seront, après contrôle par le Département des Travaux Publics, déposés dans ses archives.

ART. 16. *Constatactions et expertises.*

Les constatations et expertises, prévues aux art. 5, 10 et 11, commenceront le 1^{er} décembre 1870.

CHAPITRE II.**CHEMINS DE FER A LIVRER APRÈS LE 1^{er} JANVIER 1871.****ART. 17. *Lignes restant à construire par la Société des bassins houillers.***

A mesure de leur achèvement, la société des Bassins houillers, remettra à l'État belge, à fin d'exploitation, les chemins de fer suivants :

1^o Les sections du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, qui ne sont pas encore en exploitation;

2^o Le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath;

3^o Le chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, dans la direction de Condé;

4^o Le chemin de fer de Dour à Quiévrain et les embranchements reliant le réseau du chemin de fer de Saint-Ghislain à celui des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu;

5^o Les sections restant à construire du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions;

6^o Les parties restant à construire du chemin de fer de ceinture de Charleroi;

7^o Le chemin de fer de Luttre à Châtelineau;

8^o Le réseau des chemins de fer dans le Brabant;

9^o Le chemin de fer d'Anvers à Tournai et de Tournai à la frontière française, dans la direction de Douai;

10^o Le 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.

Dans les six mois qui suivront la publication de la loi approuvant la présente convention, le Gouvernement soumettra à un nouvel examen les lignes énumérées ci-dessus et il est autorisé à modifier tout ou partie de ces lignes afin d'éviter des doubles emplois.

ART. 18. *Concessions nouvelles accordées aux Bassins houillers.*

La Société des bassins houillers s'engage, en outre, à construire, à ses frais, risques et périls, et à remettre à l'État, à fin d'exploitation, les chemins de fer énumérés ci-après :

- 1° Un chemin de fer partant de Basècles (carrières) et se raccordant vers Stambruges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ;
- 2° Un embranchement rattachant les carrières de Basècles au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde ;
- 3° Un embranchement de la station de Blaton vers Bernissart ;
- 4° Les embranchements de la station de Vaulx vers les carrières du bassin de Tournai ;
- 5° Un chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, avec embranchement vers les carrières de Crèvecœur ;
- 6° Un chemin de fer de Fleurus à Nivelles par Frasnes-lez-Gosselies ;
- 7° Un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies par Le Rœulx ;
- 8° Un chemin de fer des Ecaussines à Ronquières ;
- 9° Un chemin de fer de Lembeeq à Rebecq-Rognon avec embranchement au canal de Charleroi ;
- 10° Des embranchements partant de la station de Boom (chemin de fer d'Anvers à Douai) et s'étendant le long de la rive droite du Rupel entre Rumpst et Niel ou Schelle ;
- 11° Un chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, si le Gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.

CHAPITRE III.

CONDITIONS D'EXÉCUTION DES LIGNES QUI FONT L'OBJET DU CHAPITRE II.

ART. 19. *Renvoi aux cahiers des charges et conventions spéciales.*

Les chemins de fer énumérés, d'une part, à l'art. 17, et, d'autre part, à l'art. 18 ci-dessus, seront exécutés, les premiers, aux clauses et conditions des conventions spéciales et cahiers des charges dont ils ont fait l'objet, les seconds, aux clauses du cahier des charges et conditions générales relatives 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, et dont un exemplaire est annexé aux présentes ; — le tout avec les additions et modifications qui font l'objet des articles ci-après.

ART. 20. *Non intervention de l'État dans les dépenses de construction.*

L'État n'interviendra en rien dans les dépenses de construction. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et la réparation des chemins de fer et de leurs dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge de la Société des bassins houillers du Hainaut jusqu'à la réception définitive.

Cette condition de la non intervention du Gouvernement dans les dépenses doit être considérée comme la base du contrat et elle sera entendue dans son sens le plus large, la Société des bassins houillers étant censée avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose, et s'être rendue compte de la possi-

bilité de faire les expropriations, les fournitures et les travaux de toute nature prévus ou non prévus, nécessaires à l'établissement des lignes dont il s'agit. Le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable des lacunes ou des imperfections dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution.

ART. 21. *Pentes et rampes. — Terrassements.*

Par dérogation aux stipulations des conventions spéciales relatives à la concession du chemin de fer de Luttre à Châtelain, du chemin de fer de ceinture de Charleroi et des chemins de fer vicinaux du Brabant, aucune inclinaison ne pourra être supérieure à 0.016.

Les embranchements des carrières de Basècles, de Bernissart et du bassin calcaire de Tournai, l'embranchement des carrières de Crèvecœur et l'embranchement le long du Rupel seront à simple voie.

Sur les embranchements précités, le rayon des courbes pourra être réduit à 200 mètres en pleine voie et à 150 mètres aux abords des stations.

Sauf les exceptions prévues par les conventions spéciales, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les terrassements entre les stations pourront n'être exécutés que pour une seule voie.

Les terrassements seront exécutés d'une manière complète pour les stations, gares d'évitement, bifurcations, raccordements, etc.

Chaque fois que la Société des bassins houillers le jugera convenable, elle pourra, pour la formation des remblais, opérer le déblai de tout ou partie des terrains de la seconde voie, à condition toutefois de dresser les talus à l'inclinaison voulue; de même, dans le cas où le cube à déblayer dans les tranchées excéderait le remblai à simple voie, elle aura le droit d'élargir ces remblais de manière à former la seconde voie, en mettant les talus à l'inclinaison voulue.

La Société des bassins houillers aura également la latitude de faire à ses frais les emprunts ou dépôts qu'elle jugera utiles à l'exécution des travaux en se soumettant aux obligations résultant des cahiers des charges.

ART. 22. *Voie.*

Les chemins de fer à construire seront pourvus d'une voie unique en dehors des stations et des gares d'évitement.

Toutefois, aux abords des bifurcations, le Gouvernement pourra exiger la construction de la double voie sur une étendue *maximum* de 200 mètres.

ART. 23 *Signaux des bifurcations.*

Les bifurcations seront armées de signaux et d'appareils de sécurité du système Saxby et Farmer actuellement en usage, ou de tout autre système au choix du Gouvernement, mais qui ne soit pas d'un prix supérieur.

A proximité de chaque bifurcation, il sera construit une habitation pour le signaleur.

Ces habitations seront semblables à celles construites aux passages à niveau.

Les bifurcations des embranchements industriels seront pourvues de signaux ordinaires.

ART. 24. *Passages à niveau.*

Chaque passage à niveau sera pourvu d'une double barrière destinée à fermer le railway de chaque côté du chemin de fer.

La Société des bassins houillers se conformera aux modèles admis par l'administration des chemins de fer de l'État, tant pour les barrières aux abords des stations que pour celles qui seront établies en pleine voie.

Aux points où le chemin de fer traversera à niveau une route ordinaire ou un chemin de grande communication, il sera placé un ou deux réverbères sur candélabres en fonte de fer, selon qu'il en sera décidé par le Département des Travaux Publics.

ART. 25. *Matériaux.*

Les dispositions des art. 30 et suivants du cahier des charges, clauses et conditions générales des entreprises de travaux publics, approuvé par le Ministre des Travaux Publics, le 30 octobre 1863, seront applicables aux matériaux à mettre en œuvre.

Les trottoirs seront construits en pavés spéciaux à tête plate, dits pavés de trottoirs, provenant des carrières de l'Ourthe ou d'autres carrières donnant des produits équivalents.

Les voies charnières seront établies en pavés provenant des carrières de Quenast, de Lessines, de l'Ourthe, de la Gueule-du-Loup près de Namur, d'Yvoir près de Dinant ou de toutes autres agréées par le Département des Travaux Publics et donnant des produits similaires ou équivalents

ART. 26. *Chemins et abords des stations.*

La Société des bassins houillers construira, à ses frais, tous les chemins, les ouvrages et pavages nécessaires aux abords des stations, tant pour former les places de stationnement que pour relier lesdites stations aux voies de communication existantes.

Les chemins que la Société des bassins houillers aura à ouvrir, ne devront pas avoir une longueur moyenne de plus de 150 mètres au delà de la place de stationnement.

Les places de stationnement auront en longueur et largeur des dimensions appropriées aux localités.

Les places de stationnement seront pavées sur toute leur longueur et sur une largeur de 10 mètres au moins.

La Société des bassins houillers présentera, en ce qui concerne les ouvrages faisant l'objet des paragraphes qui précèdent, des plans et profils complets, et se conformera aux instructions qui lui seront données par le Département des Travaux Publics.

ART. 27. Rails, billes, excentriques, etc.

Les rails seront du modèle Vignole.

Les rails de même que les éclisses, boulons, plaques de joint et crampons, seront, sous tous les rapports, conformes aux modèles employés actuellement par l'administration des chemins de fer de l'État.

Dans les marchés qu'elle passera pour la fourniture des rails et accessoires, la Société des bassins houillers stipulera toutes les conditions de fabrication, d'essai et de garantie que l'administration des chemins de fer de l'État insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'administration des chemins de fer de l'État fera suivre, par ses agents, la fabrication des rails; les fabricants seront tenus de leur donner, à cet effet, tous les renseignements qui leur seront demandés, la Société des bassins houillers s'engageant à introduire cette clause dans les contrats de fournitures.

Les billes seront en chêne. Celles qui ne font pas déjà l'objet d'un marché satisfèront, sous le rapport de la qualité du bois, des dimensions, etc., à toutes les conditions que l'administration des chemins de fer insère actuellement dans ses cahiers des charges.

Toutefois, la Société des bassins houillers pourra faire usage des 130,000 billes en sapin pour la fourniture desquelles elle a contracté des marchés.

Des copies certifiées de ces marchés ont été remises à l'État.

Ces billes de sapin seront utilisées aux endroits à indiquer par l'administration.

Les billes tant de chêne que de sapin seront préparées à la créosote et satisfèront, sous ce rapport, à toutes les conditions exigées par l'administration pour les billes qu'elle fait préparer elle-même.

L'État fera suivre cette préparation par ses agents.

Il sera fait emploi de sept billes par rail de 6 mètres :

1° Sur les sections d'Anvers à la ligne de Malines à Gand, de Tournai à la ligne de Saint-Ghislain à Gand et de Tournai à la frontière, du chemin de fer d'Anvers vers Douai ;

2° Sur la ligne de Bruxelles à Termonde des chemins de fer vicinaux de Brabant.

Sur toutes les autres lignes le nombre des billes sera de six par rail de 6 mètres.

Les billes auront les écartements admis par l'administration des chemins de fer de l'État.

Les billes que l'on emploiera dans les traverses à niveau à contre-rails seront en bois de chêne équarri de 2^m,60 de longueur, 0^m,32 de largeur et 0^m,16 de hauteur.

Les bois spéciaux pour les excentriques, croisements et les traversées de voies, ainsi que pour les parties de voies comprises entre les excentriques, d'une part, et les croisements et traversées de voies, d'autre part, seront en chêne et auront les dimensions prescrites par le Département des Travaux Publics.

Les excentriques, les croisements, les traversées de voies, les plaques tournantes pour locomotives, les ponts à bascule, les grues fixes de chargement seront

en tous points conformes aux derniers modèles adoptés par l'administration des chemins de fer de l'État, ou à adopter, le cas échéant, par cette administration, avant que la Société des bassins houillers contracte des marchés pour les fournitures de l'espèce.

Dans les contrats relatifs à ces marchés, la Société des bassins houillers stipulera, à l'égard de la nature et de la qualité des matériaux, de la fabrication, du mode de réception, etc., toutes les conditions que l'administration des chemins de fer de l'État insère elle-même dans ses cahiers des charges pour les fournitures de l'espèce.

La réception des matériaux dont il s'agit au présent article sera faite directement par les agents de l'administration absolument comme si les marchés étaient conclus entre l'État et les divers fournisseurs de la Société des bassins houillers.

ART. 28. *Interdiction d'utiliser le matériel des voies définitives à la construction des voies provisoires.*

Le matériel destiné à la construction des voies définitives ne pourra pas être employé à l'établissement de voies provisoires. Il est fait exception pour les voies à poser sur le couronnement du corps de la route et destinées au transport sur place du ballast.

ART. 29. *Plantation des haies à faire par l'Etat.*

L'administration des chemins de fer de l'État se chargera de la plantation des haies moyennant payement, par la Société des bassins houillers, d'une somme calculée à raison de soixante-cinq centimes (fr. 0-65) par mètre courant de haie à établir.

Le montant partiel de ce qui devra être versé de ce chef pour chaque ligne ou embranchement, sera exigible dès l'achèvement des terrassements du corps de la route.

ART. 30. *Agrandissement et appropriation des stations communes et construction des ateliers, etc., par l'Etat.*

Moyennant payement de la somme de cinq millions de francs (fr. 5,000,000), la Société des bassins houillers sera déchargée vis-à-vis de l'État de toute obligation en ce qui concerne :

1° L'exécution de tous les travaux d'agrandissement et d'appropriation pour le service des lignes nouvelles énumérées au chap. II, des stations des chemins de fer de l'État et des lignes à exploiter par l'État en exécution des clauses du chap. 1^{er} de la présente convention ;

2° L'usage foncier des parties de chemin de fer communes aux lignes nouvelles, d'une part, et aux lignes qui formeront, au 1^{er} janvier 1871, le réseau des chemins de fer exploités par l'État, d'autre part ; ces parties communes sont déterminées de concert entre les parties contractantes ;

3° La construction des remises et ateliers, l'établissement des conduites et appareils hydrauliques nécessaires au service de la traction et du matériel des lignes nouvelles.

Ce paiement sera effectué dans les caisses du Trésor par versements de cent mille francs (fr. 100,000); le premier, le 1^{er} août 1870, les autres de mois en mois.

La somme de 5 millions de francs sera affectée à des travaux d'agrandissement, d'appropriation et de parachèvement.

ART. 31. Exécution successive des lignes.

Le Gouvernement se réserve de régler l'ordre suivant lequel aura lieu l'exécution des lignes à construire par la Société des bassins houillers, et de fixer les époques auxquelles les travaux de chacune des lignes devront être entamés et terminés.

ART. 32. Réception provisoire des travaux.

Dès que, pour chacune des lignes à construire, les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, la Société des bassins houillers en donnera connaissance à l'administration des chemins de fer de l'État qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

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

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

A partir du jour de la réception provisoire, et ce jusqu'à la réception définitive, qui aura lieu un an après, la Société des bassins houillers entretiendra, à ses frais, les terrassements et ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances de la route et des stations. En ce qui concerne les bâtiments, elle n'aura pas à supporter les frais résultant des réparations dites locatives.

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'État, mais la Société des bassins houillers fournira, dans les dépôts à désigner par l'administration, le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur fixée par les profils en long et en travers.

A l'expiration de cette période, tout l'excédant de ballast approvisionné deviendra la propriété de la Société des bassins houillers, mais pourra être repris par l'administration des chemins de fer de l'État, à un prix à convenir sur des bases équitables.

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

ART. 33. Réception définitive des travaux.

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

été remplies, et pour autant que tous les ouvrages dont l'établissement et l'entretien incombent à la Société des bassins houillers se trouveraient à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive, et, à partir de la date de cette réception, cessera toute responsabilité de la part de la Société.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir être terminés convenablement que par le service de l'exploitation, l'État pourra être substitué aux obligations de la Société des bassins houillers, moyennant paiement par elle d'une somme à convenir, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer.

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

ART. 34. Réceptions provisoire et définitive à appliquer à des sections partielles.

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

ART. 35. Cautionnement.

Pour garantir, au profit du Gouvernement, les engagements pris, conformément à l'art. 18, par la Société des bassins houillers, celle-ci déposera dans un délai de quinze jours, à partir de la date de la loi approuvant la présente convention, un cautionnement de cinq cent mille francs (fr. 500,000).

ART. 36. Frais de surveillance.

Les frais de surveillance à payer, aux termes de l'art. 28 du cahier des charges et conditions générales, pendant la construction des lignes énumérées à l'art. 18, sont fixés à trois mille cinq cent francs (fr. 3,500).

ART. 37. Constitution d'une société anonyme.

Si la Société des bassins houillers, usant de la faculté que lui accorde l'art. 63 du cahier des charges et conditions générales, cédait la concession des lignes énumérées à l'art. 18, à une société anonyme, le capital social à former pour la construction de ces chemins de fer ne pourra pas dépasser cent cinquante mille francs (fr. 150,000) par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obli-

gations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie de ce capital ne pourra pas dépasser six mille cinq cents francs (fr. 6,500) par kilomètre.

CHAPITRE IV.

CONDITIONS DE L'EXPLOITATION PAR L'ÉTAT.

ART. 38. *Administration par l'Etat.*

Les lignes qui font l'objet de la présente convention seront administrées par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées construites directement par lui, à l'exclusion de toute intervention de la Société des bassins houillers.

ART. 39. *Entretien et exploitation.*

A dater du 1^{er} janvier 1871, en ce qui concerne les lignes actuellement en exploitation, et à dater de l'ouverture de chacune des lignes ou sections de ligne restant à construire, l'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation, à l'entretien et à la réparation de ces chemins de fer, de leurs stations et de leurs dépendances, sauf en ce qui concerne les ouvrages dont la réception n'aurait eu lieu que sous réserve, et la partie de l'entretien qui, aux termes de l'art. 33, incombe, jusqu'à la réception définitive des lignes, à la Société des bassins houillers ou aux sociétés aux droits desquelles elle se trouve.

ART. 40. *Travaux d'extension et d'amélioration.*

Tous les travaux d'extension et d'amélioration à exécuter aux voies, gares, bâtiments, ateliers et dépendances, après le 1^{er} janvier 1871, pour les lignes énumérées aux art. 1 et 2, et, après leur mise en exploitation, pour toutes les autres, seront à la charge exclusive de l'État; de telle sorte que, après la livraison des lignes, la Société des bassins houillers n'ait plus aucune dépense à sa charge autre que celles qui résulteraient de faits d'exploitation antérieurs au 1^{er} janvier 1871 ou qui lui incombent en vertu des articles qui précèdent.

ART. 41. *Oùtillage, mobilier, matériel roulant.*

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

ART. 42. *Tarifs.*

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

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

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

En ce qui concerne le régime des transports sur les chemins de fer formant l'objet de l'art. 2, on continuera à appliquer les conventions existantes avec les établissements industriels dont il s'agit dans cet article, mais le Gouvernement a la faculté d'y apporter des modifications, de concert avec la Société des bassins houillers, sans préjudice à la réserve stipulée à l'art. 2 n° 4.

ART. 43. *Perception des péages.*

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

L'administration prêtera le concours de ses agents pour le recouvrement, au profit de qui de droit, des produits antérieurs au 1^{er} janvier 1871.

ART. 44. *Partage des recettes brutes.*

Pour prix de la cession consentie et des ouvrages que la Société s'engage à exécuter, il lui sera accordée une part dans les produits de l'exploitation, conformément aux dispositions ci-après :

Sur le montant des recettes brutes de l'ensemble des lignes dont l'exploitation est remise à l'État belge, il sera prélevé au profit de la Société une somme annuelle de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre de chemin de fer exploité, lorsque lesdites recettes brutes seront égales ou inférieures à dix-huit mille francs (fr. 18,000) par kilomètre.

Lorsque ces recettes seront supérieures à dix-huit mille francs (fr. 18,000) par kilomètre, la moitié de l'excédant, jusqu'à concurrence d'un *maximum* de huit mille francs (fr. 8,000) par kilomètre, sera attribuée à la société pour être ajoutée au premier prélèvement de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre.

La différence entre le montant des recettes brutes et la part attribuée, chaque année, à la société restera acquise à l'État belge.

ART. 45. *Cessation du droit au partage.*

La Société des bassins houillers cessera d'avoir droit à une part quelconque des produits des chemins de fer concédés, énumérés à l'art. 1^{er}, à l'expiration de leurs concessions respectives, et des chemins de fer particuliers énumérés à l'art. 2 aux époques suivantes :

A. Pour le chemin de fer de Thulin, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain ;

B. Pour le raccordement des mines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies, à la ligne du Centre, pour le chemin de fer du charbonnage de Monceau-Fon-

tainc et du Martinet, pour le chemin de fer des forges et usines de Monceau-sur-Sambre et du charbonnage de Bayemont, pour l'embranchement des charbonnages de Fontaine-l'Évêque, ainsi que les embranchements mentionnés à l'article 1^{er} n° 10, à l'expiration de la concession des chemins de fer de la Compagnie de Centre ;

C. Pour les chemins de fer des charbonnages du Nord de Charleroy et pour le chemin de fer de Courcelles-nord, pour les embranchements de Mariemont et de Baseoup, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

Enfin, la concession des lignes énumérées à l'art 18 ci-dessus, expirera aux époques suivantes :

D. Pour le chemin de fer de Basècles vers Stambruges, pour l'embranchement des carrières de Basècles, pour l'embranchement de Blaton à Bernissart, pour les embranchements de Vaulx et pour le chemin de fer d'Antoing vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, à Audenaerde et à Tournai ;

E. Pour le chemin de fer de Fleurus à Nivelles, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Châtelineau à Luttre ;

F. Pour le chemin de fer d'Houdeng-Goegnies à Soignies, à l'expiration de la concession des chemins de fer de la Compagnie du Centre ;

G. Pour les embranchements du Rupel, à l'expiration de la concession du chemin de fer d'Anvers à Douai ;

H. Pour les chemins de fer des Écaussines à Ronquières et de Lembecq à Rebecq avec embranchement au canal, à l'expiration de la concession des chemins de fer vicinaux du Brabant.

ART. 46. *Longueurs des lignes.*

La part kilométrique de la société dans les recettes brutes sera établie :

1° En ce qui concerne les chemins de fer actuellement en exploitation, d'après les distances détaillées et renseignées à l'art. 5 ;

2° En ce qui concerne les lignes à livrer après le 1^{er} janvier 1874 ou qui pourraient être reçues avant cette époque, d'après les distances réelles mesurées d'axe en axe des bâtiments principaux des stations extrêmes de chaque ligne ou portion de ligne.

Les distances seront mesurées en mètres.

ART. 47. *Produits à partager.*

Le partage des recettes portera sur :

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

2° Les redevances ou taxes à percevoir en exécution des conventions mentionnées aux art. 2 et 13 et de conventions semblables que l'État passera, par la suite, avec d'autres établissements pour l'exploitation de raccordements à construire par la Société des bassins houillers, et à ses frais ;

3° Le produit de la location des wagons pour les transports effectués sur les lignes livrées ou à livrer à l'État par la Société, ce prix de location étant assimilé à un supplément de péage pour le transport des marchandises ;

Il est spécialement stipulé que si l'État modifiait les conditions et prix actuels de location du matériel de transport sur les lignes du Flénu et de Saint-Ghislain, il tiendrait compte, dans une juste mesure, à la Société des bassins houillers de la réduction de produits qui en résulterait pour elle ;

4° La somme garantie par l'État à titre de *minimum* d'intérêt pour la ligne de Manage-Wavre, conformément aux conventions existantes ;

5° Les sommes à payer par l'État pour le transit par le chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont ;

6° Le produit du loyer des rivages, quais, maisons, hangars, magasins, etc.

ART. 48. *Conversion éventuelle en annuités.*

Lorsque, pendant cinq années consécutives, la part totale de la société aura atteint le chiffre *maximum* de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre, cette part restera fixée à ce taux jusqu'à l'expiration des concessions.

L'État aura, à toute époque, le droit de convertir en annuités la part de la Société des bassins houillers, dans le produit brut de l'ensemble des lignes qui font l'objet du présent traité.

Ces annuités, rapportées au kilomètre, seront égales à la part kilométrique acquise à ladite société pour la dernière année écoulée, augmentée de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre pour chacune des années suivantes, jusqu'à concurrence du *maximum* de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

Si, à l'époque où l'État userait de ce droit, une partie des lignes à construire n'était pas encore en exploitation, l'annuité serait calculée comme il vient d'être dit, pour la partie exploitée, et établie pour les lignes en construction ou à construire à raison de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre pour la première année, à compter de la mise en exploitation de chacune des lignes ou section de lignes, et avec augmentation de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre et par année, jusqu'au *maximum* de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

ART. 49. *Minimum de recettes.*

La Société garantit une recette brute *minimum* de vingt et un mille francs (fr. 21,000) par kilomètre, en 1871, et de vingt-deux mille francs (fr. 22,000) par kilomètre, en 1872 et 1873.

En d'autres termes, la société garantit à l'État une part dans les recettes brutes de douze mille francs (fr. 12,000) par kilomètre, en 1871, et de treize mille francs (fr. 13,000) par kilomètre, en 1872 et 1873.

Au cas où la part de l'État, calculée conformément aux stipulations qui précèdent, n'atteindrait pas ces taux, le *minimum* garanti sera complété par la Société, dans les trois mois après chaque exercice.

La société sera remboursée par l'abandon successif de la partie des sommes attribuées à l'État qui dépassera, dans les années ultérieures, le chiffre de treize mille francs (fr. 13,000) par kilomètre.

Cette garantie s'applique exclusivement au réseau actuellement en exploitation.

Art. 50. Règles à suivre pour le transport des marchandises en service intérieur.

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

Art. 51. Règles à suivre pour le transport des marchandises en services mixtes et internationaux.

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

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

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

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

Les frais fixes et les frais variables attribués à l'État seront répartis entre les diverses lignes formant ces parties d'itinéraires, d'après les règles qui régissent le partage des taxes entre les lignes construites par l'État et les lignes exploitées par lui moyennant un tantième de la recette brute (Tournai à Jurbise, Hal à Ath, Braine-le-Comte à Gand).

Art. 52. Direction à donner aux transports des marchandises.

Il sera loisible à l'État de diriger les transports par la voie qui lui paraîtra la plus avantageuse au service d'exploitation, à la condition d'attribuer le produit

de ces transports aux itinéraires déterminés, conformément aux règles indiquées ci-dessus, comme si ces itinéraires étaient réellement suivis.

ART. 53. *Partage du trafic des voyageurs et des bagages.*

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

ART. 54. *Construction éventuelle de raccords directs entre deux lignes, et stipulation spéciale relative aux lignes de Bruxelles à Anvers et des Ecaussines à Lembecq.*

S'il arrivait que pour raccourcir la distance à parcourir par les trains, le Gouvernement raccordât directement des lignes, sans desservir aucune localité intermédiaire, il ne serait pas tenu compte des raccourcissements dans le calcul des distances servant de base à l'attribution des transports.

Quelle que soit la longueur de la ligne nouvelle que le chemin de fer d'Anvers à Douai, combiné avec le chemin de fer de Bruxelles vers Boom, formera entre Bruxelles et Anvers, il ne sera attribué à ladite ligne aucune part du trafic qui s'effectue entre ces deux villes et par ces deux villes.

Il en sera de même, en ce qui concerne la ligne projetée entre les Ecaussines et Lembecq, par Ronquières.

Lorsqu'une partie des chemins de fer exploités par l'État, comprenant deux ou plusieurs stations, deviendra commune à des lignes à construire en vertu du présent contrat, le produit du trafic de ces stations s'effectuant sans parcours sur les lignes nouvelles continuera à appartenir exclusivement à l'État.

Ce principe s'appliquera également à la section déjà commune de La Pinte à Gand.

Il pourra être fait exception pour les sections de Braine-le-Comte à Enghien et d'Enghien à Bassily, moyennant arrangement entre la Société des bassins houillers et les concessionnaires des chemins de fer de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Ath.

ART. 55. *Comptes des recettes.*

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

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

La somme de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre attribuée à la société pour premier prélèvement sur les recettes brutes et les annuités à payer, en vertu des art. 5 et 10, seront payables par douzième au dernier jour de chaque mois et le solde, s'il y a lieu, dix jours après l'acceptation de chaque compte mensuel; et, quant au règlement définitif de chaque exercice, dans le courant du premier trimestre de l'année suivante.

ART. 56. *Contrôle des livres.*

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

ART. 57. *Abrogation des dispositions relatives au partage de certaines taxes.*

Sont abrogées comme devenues sans objet par suite du présent contrat, les dispositions des conventions des 24 avril, 27 juillet et 12 décembre 1866, relatives au partage des taxes, en service mixte, avec les réseaux de ceinture de Charleroi, du Flénu et de Luttre à Châtelain.

ART. 58. *Dispositions spéciales à la ligne de Baume à Marchiennes-au-Pont.*

Par suite du présent contrat et pendant sa durée, l'État n'usera pas du droit inscrit à l'art. 10 de la convention du 9 avril 1859, relative à la concession du chemin de fer de Baume à Marchiennes. Mais il conservera le droit de transit par cette ligne pour les transports de toute nature, moyennant indemnité, droit qui lui est réservé par l'art. 9 de ladite convention : les frais variables que comportent les quatre lieues de ladite ligne seront portés au compte des produits bruts à partager. Il en sera de même des frais fixes, mais seulement lorsque les transports auront pour point de départ ou de destination l'une des stations de La Louvière ou de Marchiennes.

ART. 59. *Transfert des annuités et émission de titres.*

Les transferts qui auraient pour objet les annuités à payer par l'État et les titres, en nom ou au porteur, qui, en représentation des valeurs transférées, seraient émis pour toucher ces annuités, seront exempts des droits de timbre et d'enregistrement. Ceux de ces actes qui seront présentés à l'enregistrement seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20.

ART. 60. *Impôts.*

Pendant toute la durée du présent contrat, il ne pourra être établi au profit de l'État, des provinces ou des communes, aucun impôt, aucun péage sur les lignes et leurs dépendances qui font l'objet des présentes.

ART. 61. *Enregistrement.*

Seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20, les traités et conventions énumérés au présent contrat et qui, ayant une date antérieure à la loi du 8 juin 1867, sont de la nature des actes que cette loi a exemptés du droit proportionnel.

Le même droit fixe sera perçu sur les autres conventions mentionnées au présent acte.

ART. 62. *Intervention de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.*

La Société générale d'exploitation de chemins de fer intervient au présent traité pour déclarer qu'elle acquiesce, en ce qui la concerne, à la reprise par l'État de l'exploitation des lignes ci-dessus énumérées, ainsi qu'à la cession du matériel roulant et des objets mobiliers et d'approvisionnement indiqués aux art. 10 et 11.

ART. 63. *Ratification par les sociétés concessionnaires.*

La Société des bassins houillers promet, pour autant que de besoin, la ratification de la présente convention, par les différentes sociétés concessionnaires des lignes qui en font l'objet et en apportera la justification avant le 1^{er} août prochain.

ART. 64. *Approbation par la Législature.*

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

Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas obtenue avant le 1^{er} juillet prochain.

Fait en triple à Bruxelles, le 25 avril 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDEBIEN.

(36)

TABLE DES MATIÈRES.

EXPOSÉ DES MOTIFS	1
PROJET DE LOI	12

CONVENTION.

CHAPITRE PREMIER.

CHEMIN DE FER A LIVRER A L'ÉTAT AU 1^{er} JANVIER 1871.

ART. 1. Chemins de fer concédés.	13
ART. 2. Chemins de fer particuliers.	14
ART. 3. Longueur des lignes énumérées aux art. 1 et 2.	15
ART. 4. Entrée en jouissance	16
ART. 5. Obligation de livrer les lignes en bon état d'entretien	ib.
ART. 6. Stations et parties de railway communes. — Obligations restant à la charge de la Société des bassins houillers.	17
ART. 7. Libération de la Société, en ce qui concerne les obligations contractées pour l'exploitation des stations de Denderleeuw, Sottegem, etc.	18
ART. 8. Acceptation par l'État, des traités d'exploitation relatifs aux stations de Frameries, Erquelines, etc.	ib.
ART. 9. Acquisition de tout ce dont la Société n'a que l'usage.	ib.
ART. 10. Rachat du matériel de transport, du mobilier, etc.	ib.
ART. 11. Rachat des approvisionnements	19
ART. 12. Communication des marchés pour fournitures à effectuer après le 31 décembre 1870	ib.
ART. 13. Communication des traités relatifs à des raccordements et des traités de transport à maintenir en vigueur après le 31 décembre 1870.	ib.
ART. 14. Responsabilité de la Société à raison des travaux, etc.	ib.
ART. 15. Bornage des chemins de fer à livrer au 1 ^{er} janvier 1871.	20
ART. 16. Constatations et expertises.	ib.

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER A LIVRER APRÈS LE 1^{er} JANVIER 1871.

ART. 17. Lignes restant à construire par la Société des bassins houillers.	ib.
ART. 18. Concessions nouvelles accordées aux Bassins houillers	ib.

CHAPITRE III.

CONDITIONS D'EXÉCUTION DES LIGNES QUI FONT L'OBJET DU CHAPITRE II.

ART. 19. Renvoi aux cahiers des charges et conventions spéciales.	21
ART. 20. Non intervention de l'État dans les dépenses de construction	ib.
ART. 21. Pentes et rampes. — Terrassements.	22
ART. 22. Voie	ib.
ART. 23. Signaux des bifurcations	ib.
ART. 24. Passages à niveau	23
ART. 25. Matériaux	ib.
ART. 26. Chemins et abords des stations	ib.
ART. 27. Rails, billes, excentriques, etc	24
ART. 28. Interdiction d'utiliser le matériel des voies définitives à la construction des voies provisoires.	25
ART. 29. Plantation des haies à faire par l'État	ib.
ART. 30. Agrandissement et appropriation des stations communes et construction des ateliers, etc., par l'État.	ib.
ART. 31. Exécution successive des lignes	26
ART. 32. Réception provisoire des travaux	ib.
ART. 33. Réception définitive des travaux.	ib.
ART. 34. Réceptions provisoire et définitive à appliquer à des sections partielles	27
ART. 35. Cautionnement	ib.
ART. 36. Frais de surveillance	ib.
ART. 37. Constitution d'une société anonyme.	ib.

CHAPITRE IV.

CONDITIONS DE L'EXPLOITATION PAR L'ÉTAT

ART. 38. Administration par l'État	28
ART. 39. Entretien et exploitation	ib.
ART. 40. Travaux d'extension et d'amélioration	ib.
ART. 41. Outillage, mobilier, matériel roulant	ib.
ART. 42. Tarifs.	ib.
ART. 43. Perception des péages.	29
ART. 44. Partage des recettes brutes	ib.
ART. 45. Cessation du droit au partage	ib.
ART. 46. Longueurs des lignes	30
ART. 47. Produits à partager	ib.
ART. 48. Conversion éventuelle en annuité	31
ART. 49. Minimum de recettes	ib.
ART. 50. Règles à suivre pour le transport des marchandises en service intérieur	32
ART. 51. Règles à suivre pour le transport des marchandises en services mixtes et internationaux.	ib.
ART. 52. Direction à donner aux transports des marchandises.	ib.
ART. 53. Partage du trafic des voyageurs et des bagages.	33

ART. 54. Construction éventuelle de raccordements directs entre deux lignes, et stipulation spéciale relative aux lignes de Bruxelles à Anvers et des Écaussines à Lembeq	ib.
ART. 55. Comptes des recettes	ib.
ART. 56. Contrôle des livres	34
ART. 57. Abrogation des dispositions relatives au partage de certaines taxes.	ib.
ART. 58. Dispositions spéciales à la ligne de Baume à Marchiennes-au-Pont.	ib.
ART. 59. Transfert des annuités et émission de titres	ib.
ART. 60. Impôts	ib.
ART. 61. Enregistrement.	ib.
ART. 62. Intervention de la Société générale d'exploitation de chemins de fer.	35
ART. 63. Ratification par les sociétés concessionnaires	ib.
ART. 64. Approbation par la Législature	ib.
