

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 NOVEMBRE 1872.

Construction aux frais de l'État d'un chemin de fer d'Athus vers Charleroi.
— Raccordement du bassin de La Madeleine. — Remboursement du cautionnement Forcade.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

I.

Depuis plusieurs années, on demande avec instance la construction d'un chemin de fer d'Athus à Givet, ou plutôt d'une ligne nouvelle entre la frontière du grand-duché de Luxembourg et le bassin de Charleroi.

Ce chemin de fer formerait le prolongement, sur le territoire belge, de l'une des lignes du réseau Prince-Henri, que le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg a concédé par la loi du 19 mars 1869, ligne qui, partant du bassin minier d'Esch-sur-l'Alzette, se dirigera sur Athus, en passant par le bassin minier de Belvaux-Differdange-La Madeleine.

Ce projet a fait le sujet de nombreuses pétitions, adressées tant aux Chambres qu'au Gouvernement.

Il est vivement réclamé par les associations charbonnières et métallurgiques du bassin de Charleroi. Il a rencontré de nombreuses sympathies au Sénat et à la Chambre.

A la vérité, le chemin de fer d'Esch à Athus, par Belvaux et La Madeleine, sera raccordé au chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg, et il ne serait donc pas indispensable que l'on construise une ligne nouvelle pour le mettre en rapport avec le bassin de Charleroi. Mais l'on invoque, en faveur de cette ligne nouvelle, la nécessité d'assurer d'une manière plus régulière et plus économique le transport des minerais du Luxembourg aux hauts fourneaux du Hainaut, ainsi que du charbon et du coke des bassins houillers de Charleroi, du Centre et de Mons vers le grand-duché de Luxembourg et l'Alsace-Lorraine.

On signale l'impuissance de la Grande Compagnie du Luxembourg à assurer ce trafic toujours grandissant ; on se plaint vivement du peu d'empressement de cette Compagnie à mettre les moyens d'exploitation de son chemin de fer en rapport avec le mouvement ; on se plaint surtout de l'élévation de ses tarifs.

On les compare, non-seulement à des tarifs en vigueur sur les lignes de l'État, mais aussi à des prix des chemins de fer français et au pfenning-tarif que l'on applique aux transports similaires, en Allemagne.

On fait ressortir la situation défavorable qui résulte, pour l'industrie sidérurgique du Hainaut, de l'obligation où elle se trouve de chercher au loin le minerai dont le prix de revient entre pour une si forte part dans le prix de revient de la fonte, et l'on voit un véritable péril dans le maintien des taxes qu'elle paye actuellement pour le transport des minerais qu'elle prend dans le bassin minier d'Esch-Rumelange.

II.

Entre la station d'Esch, située près des minières, et les stations de Châtelain, de Marchiennes et de Bracquignies, auxquelles sont raccordés des hauts fourneaux importants, les distances à parcourir sont respectivement de 216, 226 et 232 kilomètres, et les prix de transport, par tonne de minerai, de fr. 7-85, 8-25 et 9-05.

Ces distances et ces prix se décomposent comme il suit :

D'ESCH A						
CHATELAIN.		MARCHIENNES.		BRACQUEGNIES.		
DISTANCE.	PRIX.	DISTANCE.	PRIX.	DISTANCE.	PRIX.	
Parcours sur le chemin de fer du grand-duché.	40	Fr. c. 1 60	40	Fr. c. 1 60	40	Fr. c. 1 60
Parcours sur les chemins de fer belges	176	6 25	186	6 65	212	7 45
Ensemble	216	7 85	226	8 25	232	9 05

Ces taxes sont comprises dans un tarif spécial qui s'applique également au bassin métallurgique de Liège. Voici, avec les distances correspondantes, les prix qu'il donne pour le transport du minerai d'Esch à quelques-unes des stations de la ligne de Namur à Liège :

D'ESCH A						
SERAING.		HERMALLE.		SCLAIGNEAUX.		
DISTANCE.	PRIX.	DISTANCE.	PRIX.	DISTANCE.	PRIX.	
Parcours sur le chemin de fer du grand-duché.	98	Fr. c. 2 90	98	Fr. c. 2 90	98	Fr. c. 2 90
Parcours sur les chemins de fer belges	92	5 45	104	5 60	131	4 15
Ensemble	190	6 35	202	6 50	229	7 05

On remarquera que ces prix sont relativement moins élevés que ceux qu'on applique aux transports de minerais vers le Hainaut. En effet, d'Esch à Châtelinau le prix est de fr. 7-85 par tonne pour un parcours de 216 kilomètres, alors que d'Esch à Selaigieux il n'est que de fr. 7-05, pour un parcours de 229 kilomètres.

D'autre part, en examinant les tarifs français, l'on trouve, par exemple, que les Compagnies de l'Est et du Nord transportent le minerai de fer de Saint-Dizier à Lourches, c'est-à-dire sur un parcours de 289 kilomètres, au prix de fr. 6-55 par tonne, et de Saint-Dizier à Valenciennes, pour un parcours de 317 kilomètres, au prix de fr. 7-15, alors que d'Esch à Châtelinau, à Marchiennes et à Bracquegnies, c'est-à-dire pour des parcours de 216, 226 et 252 kilomètres, les prix de transport sont de fr. 7-85, 8-25, 9-05 (1).

Enfin, si à la distance totale entre Esch, d'une part, Châtelinau, Marchiennes et Bracquegnies, d'autre part, on applique le pfenning-tarif (2), on obtient ce qui suit :

Part grand-ducale.	fr.	4 86	4 86	4 86
Part Belge		5 64	5 92	6 64
		<u>7 50</u>	<u>7 78</u>	<u>8 50</u>
Ensemble.		7 50	7 78	8 50
prix qui sont inférieurs aux prix actuels, ci.		<u>7 85</u>	<u>8 25</u>	<u>9 05</u>
	de fr.	0 35	0 47	0 55

L'industrie sidérurgique du Hainaut se plaint donc légitimement de l'élévation

(1) Voici quelques-uns des prix donnés par le tarif dont ceux cités ci-dessus sont extraits :

ITINÉRAIRES.	KILOMÈTRES.	PRIX, fr. de gare compris.	ITINÉRAIRES.	KILOMÈTRES.	PRIX, fr. de gare compris.
Pargny à Lourches.	280	fr. c. 6 40	Chevillon à Lourches.	308	fr. c. 6 95
Longwy à —	285	8 »	Pargny à Valenciennes	308	7 »
Sermaize à —	286	6 50	Longwy à —	311	8 60
St-Dizier à —	289	6 55	St-Dizier à Douai.	312	7 05
Pargny à Jeumont.	293	6 70	Sermaize à Valenciennes.	314	7 10
Sermaize à —	301	6 80	St-Dizier à —	317	7 15
St-Dizier à —	304	6 85	Pargny à Blanc-Misseron.	320	7 25

(2) Le pfenning-tarif, qui s'applique en Allemagne aux matières pondéreuses, est d'un pfenning par quintal (50 kilogrammes) et par meile (7,500 mètres), plus deux thalers, par 100 quintaux, de frais fixes, ce qui correspond à fr. 0,02777 par tonne-kilomètre, et à fr. 1-50, par tonne, de frais fixes.

relative des tarifs du chemin de fer du Luxembourg ; elle s'en plaint avec d'autant plus de raison qu'il est d'un haut intérêt pour elle d'obtenir à un prix moindre les minerais qu'elle emploie. C'est en vue de ce résultat qu'elle réclame si vivement la construction d'une ligne nouvelle, moins longue et avec des tarifs moins élevés.

Mais, dans la construction de cette ligne, elle ne voit pas seulement le moyen d'obtenir une réduction des prix de transport. D'accord avec l'industrie houillère, elle croit que cette voie de communication nouvelle est nécessaire pour assurer la régularité des transports entre le Hainaut et le grand-duché de Luxembourg.

Cette opinion n'est pas absolument fondée. Il semble que si la Grande Compagnie du Luxembourg construisait la double voie sur toute l'étendue de sa ligne principale, agrandissait ses stations et augmentait son matériel roulant dans une proportion suffisante, elle pourrait, pendant longtemps encore, faire face à toutes les nécessités du trafic. Mais, on doit bien le reconnaître, cette Compagnie ne semble pas plus convaincue de la nécessité de toutes ces améliorations qu'elle ne paraît disposée à abaisser ses tarifs.

III.

Les parts que les lignes belges prennent, dans les prix de transport du minerai du grand-duché aux hauts fourneaux du Hainaut, sont calculées d'après le barème de la 4^e classe du tarif n° 3 de la Grande Compagnie du Luxembourg.

Si à ce barème, on substituait celui de la 4^e classe du tarif n° 3 actuellement en vigueur sur les lignes de l'État, ces parts, en ce qui concerne les transports d'Esch à Châtelineau, à Marchiennes et à Bracquegnies, que nous continuerons à prendre pour exemple, seraient de. . . . fr.

	5 25	5 35	5 60
au lieu de	6 25	6 65	7 45
et par conséquent les prix totaux seraient diminués			
de ⁽¹⁾ fr.	1 00	1 30	1 85
et ne s'élèveraient plus qu'à.	6 85	6 95	7 20
au lieu de ⁽²⁾	7 85	8 25	9 05

Une semblable réduction comblerait sans doute les vœux de l'industrie sidérurgique.

Le Gouvernement avait pensé qu'en rachetant la concession de la ligne du

(¹) Dans certains tarifs, et notamment dans les tarifs spéciaux pour le transport international du charbon, l'administration belge a continué à calculer les prix d'après le barème de la 4^e classe en vigueur avant le 1^{er} février 1868, et si ce barème était rendu applicable aux transports des minerais du Luxembourg vers la Belgique, comme aux transports des cokes et du charbon de la Belgique vers le Grand-duché, le prix par tonne d'Esch à Châtelineau, à Marchiennes et à Bracquegnies s'établirait comme il suit :

Part grand-ducale. fr.	1 60	1 60	1 60
Part belge	4 75	4 85	5 10
Ensemble	6 35	6 45	6 70
et serait donc inférieur aux prix actuels, ci	7 85	8 25	9 05
do	1 50	1 80	2 35

(2) Voir page 2.

Luxembourg et en s'imposant les sacrifices considérables qu'il faudrait faire pour la mettre dans les conditions d'une exploitation satisfaisante, il aurait pu procurer aux industries métallurgique et houillère du Hainaut les avantages qu'elles réclament; mais, ainsi que la Chambre le sait, les négociations qui ont été entamées dans ce but n'ont pas abouti à ce résultat favorable.

Le Gouvernement a offert de racheter la concession du chemin de fer du Luxembourg, moyennant une annuité qui, à l'origine, aurait été de fr. 5,823,600 dans une hypothèse, et de fr. 6,109,750, dans une autre hypothèse, pour s'élever graduellement dans l'un et l'autre cas, et atteindre, au bout de quelques années, le chiffre de fr. 6,682,050 (1).

La Compagnie concessionnaire n'a pas cru devoir accepter cette offre.

Pendant vers la fin de 1868, elle avait consenti à remettre son exploitation à bail à la Compagnie française des chemins de fer de l'Est, moyennant une somme annuelle de fr. 5,450,000 (2).

(1) Voici les termes de la proposition faite par le Gouvernement à la Compagnie :

- M. le Président de cette compagnie aura, sans doute, pris note de ces propositions; elles
- s'appliquent à deux hypothèses.
- Dans la première hypothèse, l'annuité garantie par l'État aurait pour point de départ
- 5 p. % pour les actions; elle croîtrait d'année en année d'un quart p. % jusqu'à
- 4 1/2 p. %, et serait servie ainsi jusqu'à la fin de la concession.
- Dans la seconde hypothèse, l'annuité initiale serait de 5 1/2 p. % et croîtrait également
- de 1/2 p. % jusqu'à 4 1/2 p. %, mais les dix dernières années de la concession seraient
- supprimées. En d'autres termes, l'annuité devrait être servie jusqu'au 1^{er} juin 1940.
- Une somme de 50,000 francs serait ajoutée pour les frais d'administration de la
- Compagnie.
- Il est bien entendu que les annuités couvriraient les obligations et actions privilégiées
- (intérêts et amortissement).
- Le chiffre de ces annuités serait donc, dans la première hypothèse :

• Pour l'année 1873, de.	fr.	5,823,600
— 1874		5,966,675
— 1875		6,109,750
— 1876		6,252,825
— 1877		6,395,900
— 1878		6,538,975
— 1879 et suivantes		6,682,050

• Et dans la seconde hypothèse :

• Pour l'année 1875, de.	fr.	6,109,750
— 1876		6,252,825
— 1875		6,395,900
— 1876		6,538,975
— 1877 et les suivantes		6,682,050

- Le principe de la conversion en fonds belges peut être accepté, pourvu qu'elle s'applique à
- tout le passif, actions et obligations, et non aux actions seules.
- Il serait dit dans la convention, si l'on se mettait d'accord, que l'on négocierait ultérieu-
- rement afin de déterminer dans quelles proportions se ferait le partage du bénéfice à
- obtenir soit en capital, soit en rente, soit par les deux modes combinés, si le crédit de
- l'État belge était substitué au crédit de la Compagnie. •

(2) Il était stipulé, en outre, que la Grande Compagnie recevrait la moitié du revenu net

Il est vrai que, depuis lors, les recettes du chemin de fer du Luxembourg ont augmenté dans une proportion qui semblait comporter une différence plus grande entre le prix du traité de 1868 et l'offre actuelle du Gouvernement; mais à des années brillantes succèdent des années moins favorables, et ce serait commettre une erreur que de n'avoir égard, dans un arrangement de l'espèce, qu'aux résultats obtenus dans les temps de grande prospérité.

Le Gouvernement pense qu'en repoussant ses propositions, la Compagnie n'a pas tenu compte, dans une mesure suffisante, des sacrifices considérables qu'elle devra s'imposer encore pour assurer l'exploitation régulière de son chemin de fer; qu'elle n'a pas fait la part des chances défavorables qu'elle rencontrera pendant la durée encore longue de sa concession; qu'elle n'a pas compris l'impossibilité de maintenir indéfiniment sur la voie du Luxembourg des prix de transport beaucoup plus élevés que sur les lignes qui l'entourent.

IV.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement, ne pouvant pas, par le rachat de la concession des chemins de fer du Luxembourg, donner satisfaction aux justes et légitimes réclamations des industries métallurgique et charbonnière du Hainaut, doit avoir recours à d'autres moyens pour atteindre le même but. Il ne lui reste plus à faire que ce qui s'est pratiqué souvent en Angleterre lorsque, dans une partie de ce pays, une compagnie en possession du monopole des transports par chemin de fer y maintenait des prix trop élevés.

Lorsqu'une voie publique ne répond pas aux intérêts du commerce et de l'industrie du pays, il est nécessaire, il est juste d'en créer une nouvelle.

Le Gouvernement n'aura jamais fait un usage plus légitime de la faculté qu'il s'est réservée d'une manière expresse, dans tous les actes de concession, de construire des routes, canaux, chemins de fer, etc., dans les parties du pays déjà traversées par des chemins de fer concédés.

Le Gouvernement a l'honneur de vous proposer la construction aux frais du Trésor public et l'exploitation par l'administration des chemins de fer de l'État, d'un chemin de fer qui, prenant son origine à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à ou près d'Athus, parcourra la partie méridionale de la province de Luxembourg, pénétrera dans la province de Namur, se reliera au chemin de fer de Namur à Givet et pourra se prolonger directement jusqu'au chemin de fer de l'État dans la vallée de la Sambre ou se raccorder au chemin de fer de Châtelineau à Givet qui en formera, dans ce cas, le prolongement.

Les études de ce projet ne sont pas suffisamment avancées pour qu'il soit permis d'affirmer quelle est la combinaison qui répondra le plus convenablement au but à atteindre.

Il est indispensable que le Gouvernement conserve à cet égard toute liberté d'action et puisse, les études étant terminées, adopter le tracé le plus favorable à l'intérêt public.

excédant le payement de l'annuité, le payement de toutes les dépenses de l'exploitation et de tous les travaux neufs, mais cette stipulation n'aurait reçu son application que dans un avenir fort éloigné, si tant est qu'il y aurait eu lieu de l'appliquer pendant toute la durée du bail.

Si le chemin de fer projeté se prolonge jusqu'à Châtelineau, par le chemin de fer de Châtelineau à Givet exploité par la Société du Grand-Central belge, le Gouvernement aura à faire usage de la faculté réservée par l'art. 49 du cahier des charges du 29 février 1860.

Cet article est conçu comme il suit :

- « Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer à la
- » Société concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer
- » concédé, depuis Châtelineau jusqu'à la frontière française, les convois, voitures,
- » wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.
- » L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée de gré à gré ou à dire
- » d'experts.
- » Le droit de parcours devra être réciproque. »

Aussi longtemps que le tracé n'est pas déterminé, il est impossible d'indiquer avec quelque exactitude quelle sera la longueur de la ligne projetée, et quelle sera la dépense à laquelle sa construction donnera lieu. Cependant, si elle se rattache au chemin de fer de Châtelineau à Givet, il est probable qu'elle ne présentera pas, entre la frontière du grand-duché de Luxembourg et Doische, un développement supérieur à 122 kilomètres, c'est-à-dire que la longueur totale comptée jusqu'à Châtelineau ne dépassera pas 166 kilomètres ou 33 lieues (1).

Déjà le Gouvernement, après la rupture des négociations avec le Grand-Luxembourg, a fait procéder très-activement aux études de la ligne. Ce travail sera poursuivi sans désespérer ; dès qu'il sera assez avancé pour que la dépense puisse être approximativement évaluée, une première demande de crédit sera soumise à la Chambre, les travaux seront commencés et exécutés aussi promptement qu'il sera possible.

V.

Ainsi que cela est dit plus haut, le chemin de fer proposé prendra son origine sur le territoire d'Athus à la frontière qui sépare la Belgique du grand-duché de Luxembourg ; un traité (voir annexe) intervenu, le 26 octobre 1872, entre les Gouvernements des deux pays, assure le raccordement de ce chemin de

(1) Dans ce cas, aux taux du barème actuel de la 4^e classe du tarif n° 3 des chemins de fer de l'État, le prix du parcours belge pour le transport des minerais du Grand-duché à Châtelineau ne serait pas supérieur à fr. 5 45

Sans connaître exactement la distance d'Esch à la frontière par le chemin de fer Prince Henri, nous pensons pouvoir dire qu'elle ne sera pas de 20 kilomètres et que si on s'en tenait au maximum autorisé par le cahier des charges de la concession, le prix de transport d'Esch à la ligne belge nouvelle serait de fr. 1 50

Et qu'ainsi le prix total ne dépasserait pas fr. 6 65

D'un autre côté, la plupart des minières du bassin de La Madeleine se trouveront à moins de 7 kilomètres de l'origine de la ligne belge et on aura à payer pour le transport de leurs produits de la mine à la frontière, au maximum par tonne. fr. 0 65

Si à ce prix on ajoute celui du transport de la frontière à Châtelineau, ou. 3 45

on aura pour le prix total 5 78

fer avec le réseau des chemins de fer Prince-Henri et la concession dans le grand-duché de Luxembourg d'un embranchement qui desservira toutes les minières du bassin de La Madeleine.

Ce traité prévoit aussi le raccordement des chemins de fer Prince-Henri au chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg.

Sous la réserve de l'approbation des Chambres et du droit de préférence de la Grande Compagnie précitée, le Gouvernement s'est engagé à accorder à la Société Prince-Henri la concession de deux branches de chemins de fer, l'une partant de la frontière grand-ducale, près de Pétange, pour se raccorder à la station actuelle d'Athus, l'autre partant de ladite frontière, entre Pétange et Bettingen, pour se raccorder à la station d'Autel-Bas.

Le Gouvernement vous prie, Messieurs, de vouloir bien donner votre approbation à ce traité.

Vous remarquerez qu'il autorise notamment le Gouvernement à concéder les deux branches de chemin de fer dont il s'agit.

VI.

En exécution de la loi du 51 mai 1863, un ensemble de chemins de fer, connus sous le nom de réseau Forcade, a été concédé par arrêté royal du 20 mars 1864, et un cautionnement d'un million de francs a été déposé.

Les concessionnaires sont restés en défaut de remplir leurs engagements, et par arrêté royal du 23 avril 1870 la déchéance a été prononcée.

Une loi du 3 juin 1870 a autorisé le Gouvernement à concéder ce même réseau à la Société générale d'exploitation de chemins de fer, et celle-ci a déposé un cautionnement provisoire de cent mille francs.

La même loi (art. 3 et 4) autorise la restitution de la somme déposée en 1864, lorsqu'une nouvelle concession définitive aura été accordée.

Par suite de difficultés survenues entre les divers intéressés et auxquelles, par la force des choses, le Gouvernement se trouve mêlé, la concession provisoire accordée à la Société générale d'exploitation n'a pu jusqu'à présent être convertie en concession définitive. Ces difficultés ont été soumises aux tribunaux; il est intervenu, le 23 juin 1871, un jugement du tribunal de première instance de Bruxelles dont il a été interjeté appel; les parties en cause sont la Société générale d'exploitation, la Compagnie du Grand-Luxembourg, l'État, la Banque fédérale suisse intervenante. D'après la nature des questions soulevées et la manière dont l'instance est engagée, il n'est possible ni de prévoir à quelle époque la contestation actuelle, si elle doit suivre son cours, sera terminée, ni de prédire si elle peut aboutir à une solution pratique.

Toutefois la Société générale d'exploitation, demanderesse au principal, s'est déclarée prête à déposer le cautionnement de 900,000 francs, dès que l'État aura fait décider soit que la Compagnie du Luxembourg est forelose, soit qu'elle n'a pas le droit d'exercer d'une manière fractionnaire le droit de préférence qui lui a été concédé.

Une tentative a été faite pour résoudre à l'amiable la question litigieuse et rendre ainsi inutile la poursuite du procès à l'égard de toutes les parties; mais elle a échoué.

Les Chambres et le Gouvernement pensaient que le cautionnement déposé en 1864 était la propriété des demandeurs en concession, MM. Forcade et Lenoir ; il a été constaté depuis lors que la somme d'un million avait été empruntée à la Banque suisse par M. le colonel de Kiss, sujet autrichien, qui avait commis l'erreur ou la faute de l'engager pour cette entreprise. Le gouvernement de S. M. l'Empereur d'Autriche n'a cessé de faire les démarches les plus pressantes pour obtenir, dans l'intérêt d'un de ses nationaux, victime de cette erreur, la restitution du cautionnement qu'il avait fourni. A l'appui de ces réclamations, il invoquait spécialement ce que, dans un cas analogue, les pouvoirs publics de l'Autriche-Hongrie ont fait en faveur de Belges engagés dans ce pays à raison d'entreprises de même nature.

Nous avons pensé qu'au moment où nous nous décidions à vous proposer l'exécution, aux frais de l'État, d'une ligne de chemin de fer importante, qui traverse une partie du Luxembourg, nous pouvions demander avec succès aux Chambres d'autoriser le Gouvernement à restituer à un tiers et comme acte de réciprocité internationale, un cautionnement fourni pour des lignes d'intérêt exclusivement luxembourgeois, bien que celles-ci n'eussent pas la même direction ou le même caractère d'utilité générale que la ligne nouvelle.

Toutes les dispositions adoptées par les Chambres en cette matière, depuis que l'ère des concessions est ouverte, démontrent clairement que jamais elles n'ont cherché à réaliser, par des confiscations, de bénéfices au profit du Trésor. La loi du 3 juin 1870 reflète la même pensée de bienveillance ou, si l'on veut, d'indulgence pour ceux qui ont contracté des engagements parfois téméraires ; en principe, elle autorise la restitution, en la subordonnant seulement à une condition qui n'a pu être accomplie, par suite de difficultés inattendues, mais qui se réalisera sans nul doute lorsque le litige pendant sera terminé.

Il ne s'agit donc que de devancer cette époque ; et, dans les circonstances spéciales où cette affaire se présente, nous pensons qu'il existe de justes motifs de ne point persister à vouloir que la condition posée par la loi de 1870 soit préalablement accomplie.

Aucun intérêt réel n'en peut souffrir, puisque la Société générale d'exploitation demeure engagée dans les termes de sa concession. Il est évident d'ailleurs, si l'on calcule le coût du réseau à construire, que le dépôt d'un million constitue plutôt des arrhes qu'une sérieuse et complète garantie d'exécution.

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^{te} D'ASPREMONT LYNDEN.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

PROJET DE LOI.

**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics, des Affaires Étrangères et des Finances, et de l'avis du conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, par notre Ministre des Travaux Publics :

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit aux frais du Trésor un chemin de fer de la frontière du grand-duché de Luxembourg à la Meuse et vers le bassin de Charleroi.

Ce chemin de fer se reliera au chemin de fer de Namur à Givet et pourra se prolonger directement jusqu'au chemin de fer de l'État, dans la vallée de la Sambre, ou se raccorder au chemin de fer de Châtelineau à Givet qui en formera, dans ce cas, le prolongement.

Le Gouvernement est autorisé à revendiquer, s'il y a lieu, le droit de faire circuler les trains de l'administration des chemins de fer de l'État sur cette partie du chemin de fer de Châtelineau à Givet, conformément à l'art. 49 du cahier des charges, en date du 29 février 1860, du chemin de fer de Morialmé à la frontière de France dans la direction de Givet.

ART. 2.

La convention conclue, le 26 octobre 1872, entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg, pour assurer le raccordement des chemins de fer des deux pays, sortira son plein et entier effet.

ART. 3.

Par dérogation à la loi du 3 juin 1870, concernant la concession de chemins de fer, le Gouvernement est autorisé à

rembourser dès à présent, en capital et intérêts échus, le cautionnement mentionné au n° 1 de l'art. 3 de cette loi.

Donné à Ardenne, le 12 novembre 1872.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

F. MONCHEUR.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^{te} D'ASPREMONT LYNDEN.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

ANNEXE.

Sa Majesté le Roi des Belges, et sa Majesté le Roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, animés du désir de procurer au commerce et aux relations entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg les avantages qui peuvent résulter de nouvelles communications par chemin de fer, ont résolu de conclure une convention à cet effet et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le comte G.-B.-F.-C. d'Aspremont Lynden, officier de l'ordre de Léopold, grand'croix de l'ordre de Charles III, etc., membre du Sénat, son Ministre des Affaires Étrangères, etc. ;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, le baron F. de Blochausen, ancien directeur général, membre de la Chambre des députés, officier de l'ordre royal grand-ducal de la Couronne de Chêne, et chevalier de l'Aigle rouge de Prusse de 2^e classe, etc. ;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer projeté par l'État belge de la frontière du grand-duché de Luxembourg vers le bassin de Charleroi, prendra son origine à ladite frontière, en un point où viendra aboutir le chemin de fer Prince-Henri.

Dans les six mois, ce point de raccordement sera déterminé, de commun accord, par les deux Gouvernements.

ART. 2.

Le Gouvernement belge s'engage à accorder à la Société du chemin de fer Prince-Henri la concession de deux branches de chemin de fer, l'une partant de la frontière grand-ducale près de Pétange, pour se raccorder à la station actuelle d'Athus; l'autre partant de ladite frontière entre Pétange et Bettingen, pour se raccorder à la station d'Autel-Bas du chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg.

ART. 3.

Les deux concessions mentionnées à l'article précédent seront accordées sous la réserve du droit de préférence appartenant à la Grande Compagnie précitée.

Il est entendu que la Société concessionnaire du réseau du Prince-Henri présentera, en temps utile, au Gouvernement belge, les plans et documents

nécessaires à la mise en demeure de ladite Compagnie, mise en demeure qui aura lieu dans le délai de deux mois à partir de l'approbation législative des présentes.

Si la Grande Compagnie du Luxembourg n'use pas de son droit de préférence, la concession sera définitive à partir du jour où ce droit aura été purgé.

ART. 4.

Il sera concédé, par le Gouvernement grand-ducal, à la Société du chemin de fer Prince-Henri, qui s'est engagée à l'exécuter dans un délai de dix-huit mois à dater de ce jour, un raccordement reliant toutes les minières du bassin dit de La Madeleine à la ligne principale dudit chemin de fer.

Cette concession sera faite sans subvention, aux clauses et conditions du cahier des charges du 27 février 1869, sauf les dispositions relatives au rayon des courbes, aux pentes et rampes, ainsi qu'au transport des personnes et de la poste, dispositions qui seront arrêtées ultérieurement.

ART. 5.

Les embranchements industriels de la nature de celui prévu à l'art. 4 ci-dessus seront considérés, quant à l'application des tarifs, comme faisant partie du réseau.

ART. 6.

Le Gouvernement grand-ducal s'engage à accorder à tout exploitant la concession nécessaire pour raccorder, à ses frais, ses minières au réseau Prince-Henri.

Il en sera de même dans le cas où un exploitant voudrait raccorder ses minières à un embranchement particulier déjà concédé.

ART. 7.

Les dispositions qui font l'objet des art. 3, 4, 5 et 6 (§ 1^{er}), 7, 8, 9, 10 et 11 de la convention intervenue, le 22 juillet 1862, entre les deux Gouvernements, sont applicables aux chemins de fer dont il s'agit dans les présents arrangements.

ART. 8.

La présente convention est conclue sous la réserve de l'approbation des pouvoirs législatifs.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées le 31 décembre 1872, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont opposé leurs cachets.

Fait en double original, à Bruxelles, le 26 octobre 1872.

(L. S.) C^{te} D'ASPREMONT LYNDEN.

(L. S.) Bⁿ DE BLOCHAUSEN.