( N° 106. )

# Chambre des Représentants.

Séance du 4 Février 1873.

Convention du 26 octobre 1872 pour assurer le raccordement des chemins de fer Prince Henri avec les chemins de fer belges; — convention du 31 janvier 1873 portant rachat par l'État des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg; — restitution de cautionnements devenus sans objet.

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Le 13 novembre dernier, le Gouvernement a présenté à la Chambre un projet de loi qui avait principalement pour objet la construction, aux frais du Trésor public, d'un chemin de fer d'Athus vers Charleroi.

Dans l'exposé des motifs de ce projet, nous avons fait ressortir l'immense intérêt que présentait pour l'industrie sidérurgique du pays le bon marché et la régularité du transport des minerais qu'elle reçoit du grand-duché de Luxembourg. Nous vous avons rendu compte des tentatives que nous avions faites en vue de mettre immédiatement cette industrie en possession de ces avantages par le rachat des chemins de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg, et nous vous avons fait part de l'insuccès des négociations que nous avions entamées dans ce but.

Ainsi que le Gouvernement l'a déjà fait connaître à la Chambre, des négociations nouvelles viennent d'aboutir à un résultat plus satisfaisant.

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation la convention ci-jointe (annexe n° II), conclue le 31 janvier dernier, et dont le chapitre I^er^ traite du rachat de tous les droits de la Grande Compagnie du Luxembourg.

Aux termes de cet arrangement, les concessions de chemins de fer et la concession du canal de l'Ourthe, octroyées à cette Compagnie, sont considérées comme ayant pris fin.

Le Gouvernement en prend possession en même temps que du matériel roulant, du mobilier et de toutes les propriétés mobilières et immobilières de cette Compagnie.

A dater du 1^er^ janvier 1873, le Gouvernement jouit de tous les bénéfices et

prend toutes les charges de l'exploitation des chemins de fer et du canal, comme aussi des concessions de mines qui sont la propriété de ladite Compagnie. Il succède à tout l'actif comme à tout le passif de celle-ci. (Art. I et II.)

Il résulte d'une situation au 31 décembre dernier, annexée à la convention du 31 janvier 1873, que l'actif réalisable de la Grande Compagnie du Luxembourg est supérieur au passif exigible de fr. 1,212,862-83. Il n'y a aucune raison de croire que le bilan définitif, qui sera dressé avant le 31 mars prochain, modifie sensiblement cette situation favorable.

La Grande Compagnie du Luxembourg a actuellement en cours d'exécution divers marchés en vertu desquels il doit lui être livré :

| | | |
|---|---|---|
| 8 | machines Engerth pour le prix de . . . . . fr. | 704,000 |
| 6 | — dites Tank, — . . . . . | 364,800 |
| 6 | — à six roues, — . . . . . | 388,500 |
| 5 | voitures à voyageurs de 3e classe, pour le prix de. . . . | 27,000 |
| 19 | fourgons à bagages, — . . . . | 114,000 |
| 50 | wagons fermés, — . . . . | 172,700 |
| 50 | wagons plats, — . . . . . | 122,900 |
| 500 | wagons à coke, — . . . . | 1,437,500 |
| | En outre, la Grande Compagnie construit la double voie de Jemelle à Poix, dont le coût est estimé à une somme d'environ . . | 1,200,000 |
| | Ensemble. . . fr. | 4,531,400 |

Au 31 décembre, la Grande Compagnie avait payé, en exécution de ces marchés, les sommes suivantes portées à l'actif de la situation précitée, savoir :

| | |
|---|---|
| Pour le matériel roulant . . . . . fr. | 861,710 |
| Pour la double voie, environ . . . . . | 147,000 |
| Ensemble. . . fr. | 1,008,710 |

Le Gouvernement aura à pourvoir au surplus, ainsi qu'au payement de quelques travaux de premier établissement en cours d'exécution dans diverses stations.

Pour prix de la cession, le Gouvernement s'est engagé (art. III) à payer aux 114,460 actions ordinaires de la Grande Compagnie du Luxembourg, et ce jusques et y compris l'année 1950 qui est le terme moyen des concessions, un revenu annuel de 22 francs par titre, c'est-à-dire de 2,518,120 francs pour toutes les actions.

A raison de 4 p. %, ces 78 annuités de 2,518,120 francs représentent, au 1er janvier 1873, un capital d'environ . . . . . fr. 59,999,000

A cette charge, il faut ajouter l'intérêt et l'amortissement :

1° Des actions privilégiées qui, jusqu'en 1949, exigent une dotation annuelle de 285,000 francs correspondant à un capital actuel d'environ. . . . . fr. 6,777,000

| | | |
|---|---|---|
| D'autre part. . . . . fr. | 6,777,000 | 59,999,000 |
| 2° Des obligations de 500 francs, exigeant, jusqu'en 1934, une somme annuelle de 3,193,000 fr. qui représentent un capital d'environ . . . . | 72,809,000 | |
| 3° Des obligations de 100 francs qui seront remboursées en totalité en 1929, au moyen d'une annuité de 598,700 francs représentant un capital d'environ. . . . . | 13,367,000 | |
| Ce qui fait ensemble pour l'intérêt et l'amortissement des actions privilégiées et des obligations, un capital de. . . . . fr. | | 92,953,000 |
| et pour les charges afférentes aux actions et obligations réunies . . . . . fr. | | 152,952,000 |

Mais le Gouvernement s'est engagé également (art. IV) à rembourser les actions ordinaires au taux de 550 francs par titre, ce qui, pour les 114,460 actions émises, correspond à un capital de. . . . . fr. 62,953,000

| | |
|---|---|
| Si l'on y ajoute le capital représentant l'intérêt et l'amortissement des actions privilégiées et des obligations, ci . . . . . | 92,953,000 |
| on obtient pour les charges afférentes aux actions et aux obligations réunies . . . . . fr. | 155,906,000 |

Si de même on capitalise les annuités que le Gouvernement avait offert de payer à la Grande Compagnie du Luxembourg, lors des négociations du mois d'avril 1872, on trouve :

| | |
|---|---|
| Dans l'une des hypothèses . . . . . fr. | 156,501,000 |
| Et dans l'autre hypothèse . . . . . | 154,124,000 |

On voit donc que le Gouvernement a obtenu la cession à des conditions qui ne sont pas plus onéreuses que celles qu'il n'avait pas cru pouvoir dépasser dans la négociation antérieure.

La Chambre considérera sans doute ce résultat comme très-satisfaisant.

Elle remarquera que la cession comprend le matériel roulant et le mobilier dont la valeur, d'après les cahiers des charges, serait à rembourser à la Grande Compagnie du Luxembourg à l'expiration des concessions.

Ce matériel figure à son actif pour une somme de plus de 17,300,000 francs.

La Chambre remarquera également que ce rachat exonère le Gouvernement de la garantie dont la ligne de l'Ourthe et l'embranchement de Bastogne jouissent (1), et qu'il fait disparaître le droit de préférence à la construction de tous les

---

(1) Le minimum d'intérêt garanti à la ligne de l'Ourthe, à la ligne de Spa à Gouvy, également reprise, et à l'embranchement de Bastogne, imposait au trésor une charge annuelle de 870,000 francs

chemins de fer projetés dans la province du Luxembourg que possède la Grande Compagnie, et qui a si souvent paralysé l'action du Gouvernement.

Enfin, ce rachat aura pour conséquence la substitution des tarifs des chemins de fer de l'État, pour le transport des voyageurs et des marchandises, à ceux de la Grande Compagnie; il serait superflu d'insister sur les avantages qui en résulteront pour les populations.

Le Gouvernement introduira cette réforme successivement, et aussitôt que des installations plus complètes et un matériel mieux en rapport avec les nécessités du trafic lui permettront de le faire dans de bonnes conditions.

## II.

Le chap II de la convention précitée (annexe n° II) a rapport à la construction de chemins de fer dans les provinces de Namur et de Luxembourg.

Par une loi du 3 juin 1870, le Gouvernement a été autorisé à concéder à la Société générale d'exploitation :

1° Un ensemble de lignes de chemins de fer, connu sous le nom de réseau Forcade;

2° Un chemin de fer prenant son origine sur le chemin de fer de l'État à Tamines, à Auvelais ou à une station à créer entre Auvelais et Moustier, passant par Fosse et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet.

Chacune de ces concessions a fait l'objet d'une convention conclue par le Gouvernement avec la Société Générale d'exploitation ; elles portent toutes deux la date du 5 mai 1870.

Ainsi que cela a été dit déjà à la Chambre, les considérations d'intérêt public qui militent en faveur de l'exploitation par l'État des chemins de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg, s'appliquent également aux chemins de fer concédés à la Société Générale d'exploitation dans les provinces de Luxembourg et de Namur.

Il serait peu rationnel, en effet, de laisser s'installer une Compagnie desservant un grand réseau de chemins de fer dans ces provinces, au moment même où le Gouvernement, répondant au vœu public, vient proposer de substituer l'exploitation de l'État à celle de la Grande Compagnie du Luxembourg.

La proposition du Gouvernement n'aurait donc pas été complète, si elle s'était bornée au rachat des concessions de cette Compagnie; il fallait qu'elle s'étendît aux lignes concédées à la Société Générale d'exploitation.

Il semble, d'ailleurs, que la nécessité de reprendre ces lignes dans un avenir prochain entrait déjà dans les prévisions du Gouvernement, au moment où il les concédait. En effet, à l'inverse de ce qui se fait habituellement, il a stipulé le droit de les racheter, en quelque sorte, dès qu'elles seraient construites (1), et il

---

(1) Voici la stipulation relative à ce rachat, prise dans l'une des conventions; elle est reproduite en termes identiques dans l'autre :

« Art. 2. Pendant les quinze années qui suivront la mise en exploitation des lignes qui

n'y aurait absolument rien à faire, à cet égard, s'il s'agissait uniquement d'en assurer l'exploitation par l'administration des chemins de fer de l'État. Il suffirait pour cela que, au moment opportun, le Gouvernement usât de la faculté qu'il s'est réservée d'en prendre possession.

Mais un examen attentif de la question nous a donné la conviction que, à l'ensemble de ces lignes, on pouvait substituer un réseau meilleur sous tous les rapports, et que, tout en imposant au Trésor public des charges moindres que celles qui auraient été la conséquence du rachat prévu par les conventions de 1870, il était possible de mieux assurer la réussite de l'entreprise.

Au point de vue des transports entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Hainaut, le rachat des concessions de la Grande Compagnie du Luxembourg, rend moins nécessaire, quant à présent, le chemin de fer d'Athus vers Charleroi dont la construction, aux frais du Trésor public, a été proposée à la Chambre par le projet que nous avons rappelé en commençant.

Il est certain, en effet, que complété par la double voie, qu'ayant des stations meilleures et disposant d'un matériel de traction et de transport suffisant, le chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg pourra faire face actuellement à toutes les nécessités du trafic.

Mais il n'en sera pas toujours ainsi. Il arrivera, sans doute, un moment où il sera indispensable qu'une ligne nouvelle vienne en aide à la ligne actuelle, quelque bien pourvue que l'on suppose celle-ci, et le Gouvernement a dû se demander s'il ne serait pas de sage administration de tout préparer en vue de cette heureuse éventualité ; en d'autres termes, s'il ne fallait pas, en tout état de choses, et dès à présent, construire le chemin de fer d'Athus vers Charleroi.

Il est à remarquer que cette voie supplémentaire peut s'obtenir par la construction d'un chemin de fer d'Athus à la Meuse, se prolongeant jusqu'à Tamines, par l'une des lignes concédées à la Société Générale d'exploitation.

Or, en même temps qu'elle ouvre, entre le Grand-Duché de Luxembourg et

---

» font l'objet de la présente concession, le Gouvernement aura la faculté d'en reprendre » l'exploitation.

» Dans ce cas, pour prix de la cession, la Société Générale recevra :

» 1° Une part égale à celle qu'elle aurait reçue dans le produit brut de la dernière année » écoulée, si les lignes avaient été exploitées par l'État aux termes de la convention intervenue » le 25 avril dernier entre le Département des Travaux Publics, la Société des Bassins Houillers » et la Société Générale d'exploitation (art. 44);

» 2° Une augmentation de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre, pour la première année » d'exploitation par l'État, et, pour toutes les années suivantes, jusqu'à concurrence d'une part » totale de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

» A partir de ce moment, et jusqu'à l'expiration de la concession, la part de la Société » Générale, dans le produit brut des lignes, restera fixée au taux de quinze mille francs » (fr. 15,000) par kilomètre et par an.

» En aucun cas, la part à attribuer à la Société Générale ne pourra être inférieure à la » somme fixée à l'art. 6 pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations » (fr. 7,500) r kilomètre). »

le bassin de Charleroi, une voie de communication qui deviendra un jour si utile, cette ligne d'Athus à la Meuse offre un débouché aux produits des minières situées sur le territoire belge, dans la vallée de la Vire, et dessert dans d'excellentes conditions toute la partie méridionale de la province de Luxembourg.

Le Gouvernement ne pouvait donc pas hésiter à faire entrer cette ligne dans l'ensemble des chemins de fer à construire.

Mais, on le comprendra sans peine, il ne serait pas admissible que l'on construisît la ligne d'Athus à la Meuse, et que l'on maintînt, dans toute son intégrité, le réseau Forcade.

Si, indépendamment de cette ligne d'Athus à la Meuse, on construit une ligne de Jemelle à la Meuse ; si, de plus, on prolonge l'embranchement de Bastogne jusqu'à Gouvy, c'est-à-dire jusqu'à sa rencontre avec le chemin de fer de Pépinster à Luxembourg, on aura, avec les lignes de la Grande Compagnie du Luxembourg, un ensemble très-satisfaisant ; on fera tout ce qui convient, tout ce qu'il est possible de faire dans les conditions actuelles pour la facilité des relations, pour le développement de l'industrie et du commerce dans cette partie du pays.

Le Gouvernement s'est donc entendu avec la Société des Bassins Houillers du Hainaut, stipulant au nom de la Société Générale d'exploitation, pour la construction de ces lignes, en même temps que du chemin de fer de Tamines à la Meuse, complété par le chemin de fer de Jemeppe ou de Tamines à Gembloux.

Ce dernier a été concédé par arrêté royal du 14 mai 1864, pris en exécution de la loi du 24 juin 1853 ; mais les concessionnaires ont été déclarés déchus de leurs droits par arrêté royal du 25 avril 1870.

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut s'est engagée à construire toutes ces lignes, dont le développement total est d'environ 225 kilomètres, moyennant la somme de 200,000 francs par kilomètre ou de 8,000 francs de rente belge de 4, 3 ou 2 ½ p. %, au choix du Gouvernement.

Ce prix est en rapport avec le coût des travaux à exécuter.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, le Gouvernement s'est réservé la faculté de racheter les lignes qu'il a concédées en 1870 à la Société Générale d'exploitation, pendant les quinze premières années après la mise en exploitation. Il serait superflu de s'occuper ici en détail des bases de ce rachat. Il nous suffira de rappeler que par un article de l'une et de l'autre des deux conventions, il a été stipulé que les annuités que le Gouvernement aurait à payer, dans ce cas, pourraient atteindre le taux de 15,000 francs, sans pouvoir être inférieures à 7,500 francs par kilomètre.

Comparé à ces annuités, le prix de 8,000 francs de rente doit être considéré comme avantageux pour le Trésor public.

D'autre part, il est permis d'espérer que la certitude de la rémunération par l'État des capitaux à consacrer à cette entreprise est de nature à assurer la prompte exécution des chemins de fer que les provinces de Namur et de Luxembourg attendent depuis si longtemps.

## III.

Selon toute probabilité, la partie du réseau Prince Henri, qui parcourt les riches bassins miniers du grand-duché de Luxembourg, ne tardera pas à être terminée; le moment est donc venu de rattacher ces chemins de fer aux lignes belges.

Par un traité conclu le 28 octobre dernier avec le Gouvernement grand-ducal et soumis à l'approbation de la Chambre par le projet de loi relatif à la ligne d'Athus vers Charleroi, le Gouvernement belge 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 la même frontière, entre Pétange et Bettingen, pour se raccorder à la station d'Autelbas du chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg.

Cette concession fait l'objet du chapitre III de la convention du 31 janvier dernier; elle comprend le raccordement du réseau Prince Henri à la station qui formera l'origine, près de la frontière grand-ducale, du chemin de fer d'Athus à la Meuse.

Elle comprend, en outre, une branche de chemin de fer qui, partant de la station de Bastogne, aboutira à la frontière précitée, dans la direction de Wiltz.

La Société Prince Henri construira cette branche qui faisait partie du réseau Forcade, lorsqu'elle aura obtenu la concession de la ligne qui doit en former le prolongement sur le territoire du grand-duché.

Entre les stations d'Athus, d'Autelbas et de Bastogne et les points où les chemins de fer à construire par la Société Prince Henri aboutiront à la frontière du grand-duché, les distances à parcourir ne seront respectivement que de 1 ½, 4 et 7 kilomètres environ.

A raison du peu d'importance de ces parties de chemins de fer qui formeront le prolongement jusqu'aux chemins de fer du Luxembourg des lignes du réseau Prince Henri, il est rationnel de les considérer comme appartenant à ce réseau, tant sous le rapport de la durée de la concession, qu'au point de vue des tarifs à appliquer.

C'est ce qui est stipulé par les art. XXXII et XXXVIII de la convention.

## IV.

Il serait sans doute superflu de vouloir démontrer combien nos industries sidérurgique et houillère sont intéressées au prompt achèvement des lignes et embranchements du réseau Prince Henri qui desserviront les bassins miniers du Grand-Duché de Luxembourg, ainsi qu'à la bonne et régulière exploitation de ces chemins de fer dans leurs rapports avec les chemins de fer belges.

Le Gouvernement a pensé qu'à raison de cet intérêt il devait s'imposer certains sacrifices.

Il accorde donc à la Société Prince Henri l'usage gratuit des stations d'Athus, d'Autelbas et de Bastogne et la dispense d'intervenir dans les frais d'exploitation et d'entretien de ces stations. (Art. XXXIII et XLIII.)

Il s'est engagé, en outre, à ne réclamer aucune indemnité pour l'usage du matériel de transport qu'il enverra en chargement ou en déchargement sur les lignes des minières. (Art. XL.)

Et, comme conséquence de cet engagement, il rachète le matériel de transport en construction, qui était destiné au service international du réseau Prince Henri. (Art. XLI.)

En retour de ces avantages, la Société Prince Henri s'oblige à accepter tout le matériel de transport que l'administration des chemins de fer de l'État enverra en chargement ou en déchargement sur les lignes des minières, et à réduire, dès l'origine, le tarif applicable au transport des minerais, charbons, etc., effectuant sur ces lignes un parcours de plus de 14 kilomètres mesuré jusqu'aux stations d'Athus et d'Autelbas, et à ne compter que le minimum de 7 kilomètres pour le transport, jusqu'à Athus, des minerais provenant du Bassin dit de la Madeleine (Art. XXXIX.)

## V.

L'art. XLV de la convention du 31 janvier 1873 stipule la résiliation des deux conventions intervenues le 5 mai 1870, entre le Gouvernement et la Société Générale d'exploitation de chemins de fer, pour la construction d'un réseau de chemins de fer dans la province de Luxembourg et d'une ligne de Tamines, d'Auvelais ou d'une station à créer entre Auvelais et Moustier à la ligne de Namur à Givet.

Cette résiliation est la conséquence de la construction par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut des lignes énumérées au chap. II de la convention.

Il est convenu par le même article que si la convention du 31 janvier dernier est approuvée par les Chambres, les cautionnements déposés en exécution des arrangements du 5 mai 1870 seront restitués à qui de droit.

Ce remboursement est justifié par le dépôt, fait par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, d'un cautionnement de 1,200,000 francs (art. XXIX), en garantie de l'exécution des engagements qu'elle prend par le chap. II précité.

Ce nouveau cautionnement permet aussi la restitution de celui de 100,000 fr., qui devait servir de garantie à l'exécution du chemin de fer de Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, concédé par arrêté du 14 mai 1864, ainsi que le cautionnement d'un million de la concession d'un réseau de chemins de fer dans la province de Luxembourg, octroyée par arrêté royal du 20 mars 1864. Par l'effet de la combinaison nouvelle, la condition apposée par la loi du 3 juin 1870 à la restitution du cautionnement de ce réseau se trouve accomplie.

## VI.

La construction, par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, des chemins de fer d'Athus à la Meuse et de la Meuse à Tamines rend sans objet la partie du projet de loi déjà rappelée, présentée à la Chambre dans sa séance du 13 novembre dernier, relative à l'exécution, aux frais du Trésor public, d'un chemin de fer d'Athus vers Charleroi. Par son arrêté du 3 de ce mois, le Roi a chargé le Ministre des Travaux publics de retirer ce projet de loi et de présenter à la Chambre celui qui est joint au présent exposé.

Par le projet de loi précité du mois de novembre dernier, le Gouvernement avait soumis à la Chambre, la convention conclue le 26 octobre 1872, entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, pour assurer le raccordement des chemins de fer Prince Henri avec les chemins de fer belges. Nous demandons maintenant votre approbation à ce traité par l'art. 1er du projet de loi nouveau. Il est reproduit à la suite du présent exposé (annexe n° I).

Le délai pour la ratification de ce traité, qui expirait le 31 décembre dernier, a été, de commun accord, prorogé de deux mois.

L'art. 2 du projet de loi porte l'approbation de la convention intervenue le 31 janvier dernier entre le Gouvernement et la Société des Bassins Houillers du Hainant; l'art. 3 est relatif à la restitution des cautionnements y compris celui d'un million, dont le remboursement était prévu à l'art. 3 du projet de loi retiré du 12 novembre dernier; l'art. 4 tend à autoriser le Gouvernement à offrir l'échange des actions privilégiées et des obligations de la Grande Compagnie du Luxembourg, contre des obligations de l'Etat belge, opération qui procurera, peut-être, un certain bénéfice au Trésor. Sans s'être arrêté, jusqu'à présent, à une combinaison financière dont les conditions soient définies, le Gouvernement pense qu'il est prudent et utile de donner le pouvoir de faire cette opération.

L'art. 5 est relatif aux mesures de comptabilité qu'exigera la liquidation de l'actif et du passif de la Grande Compagnie du Luxembourg; l'art. 6 ouvre un crédit provisoire au Département des Travaux Publics, pour le service des chemins de fer et du canal dont il prendra l'exploitation, dès la promulgation de la loi qui interviendra.

Des propositions seront soumises prochainement à la Chambre au sujet des augmentations de crédit qu'il sera nécessaire de porter au budget de ce Département pour l'exercice 1873, à raison de ces services nouveaux, ainsi que pour l'extension du matériel roulant, l'agrandissement des stations et le doublement des voies, qu'exige une bonne exploitation des chemins de fer du Luxembourg.

Nous ne tarderons pas non plus à déposer des propositions pour mettre le Gouvernement en mesure de satisfaire aux engagements contractés, sous réserve de l'approbation des Chambres, aux termes de la convention du 31 janvier.

En sollicitant l'approbation du projet de loi ci-joint, nous devons appeler l'attention de la Chambre sur le deuxième paragraphe de l'art. XLVII de la convention du 31 janvier dernier, qui stipule que celle-ci sera considérée comme non avenue, si elle n'est pas approuvée avant le 15 mars prochain.

Nous aurions voulu qu'il eût été possible de fixer un délai moins court; mais les intérêts nombreux et importants qui se rattachent à cette convention exigent une très-prompte solution. Il est à remarquer, d'ailleurs, qu'en attendant cette approbation, la Grande Compagnie du Luxembourg exploite ses concessions pour le compte de l'État (art. V), et qu'il est désirable pour les deux parties que cette période transitoire puisse prendre fin le plus tôt possible.

Nous espérons que la Chambre appréciera ces motifs et qu'elle voudra bien faire de ce projet de loi l'objet de ses très-prochaines délibérations.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

F. MONCHEUR.

# PROJET DE LOI.

## Léopold II,

**ROI DES BELGES,**

*A 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 de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de retirer le projet de loi relatif notamment à la construction, aux frais de l'État, d'un chemin de fer d'Athus vers Charleroi, présenté à la Chambre des Représentants en vertu de Notre arrêté du 12 novembre 1872, et de lui présenter, en Notre Nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

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

ART. 2.

Est approuvée la convention en date du 31 janvier 1873, conclue entre les Ministres des Travaux Publics et des Finances, au nom de l'État belge, et la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, stipulant tant pour elle que pour la Grande Compagnie du Luxembourg, la Société des chemins de fer Prince Henri et la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

Cette convention porte :

1° Le rachat par l'État belge des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg ;

2° La construction par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, pour compte de l'État belge, de diverses lignes de chemins de fer, savoir :

*a.* Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'État, entre Tamines et Jemeppe ;

*b.* Un chemin de fer prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'État, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française ;

*c.* Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle ;

*d.* Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus, en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière française, dans la direction de Gorcy ;

*e.* Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à Gouvy ;

3° La concession, à la Société Prince Henri, des chemins de fer indiqués ci-après :

*a.* Un chemin de fer formant le prolongement de la ligne de Pétange jusqu'aux gares établies ou à établir à Athus ;

*b.* Un chemin de fer partant de la station d'Autelbas et aboutissant à la frontière, royale grand-ducale dans la direction de Clémency, à la rencontre de la ligne de l'Attert ;

*c.* Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et aboutissant à la même frontière, dans la direction de Wiltz ;

4° Diverses conditions relatives aux relations des chemins de fer belges avec les chemins de fer de la Société des chemins de fer Prince Henri ;

5° La résiliation des deux conventions relatives à la concession de divers chemins de fer, intervenues le 5 mai 1870, entre le Ministre des Travaux Publics et la Société générale d'exploitation de chemins de fer, et approuvées par la loi du 3 juin 1870.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à restituer immédiatement, après la promulgation de la présente loi :

1° Les cautionnements de 100,000 et de 200,000 francs, déposés par la Société générale d'exploitation de chemins de fer ou en son nom, en exécution des conventions dont il s'agit au 5° de l'art. 2 ci-dessus ;

2° Le cautionnement d'un million de francs, avec intérêts échus, déposé à titre de garantie de la concession d'un réseau de chemins de fer dans la province de Luxembourg, octroyée, en exécution de la loi du 31 mai 1863, par arrêté royal du 20 mars 1864 ;

3° Le cautionnement de cent mille francs, avec intérêts échus, déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre, octroyée, en

exécution de la loi du 24 juin 1853, par arrêté royal du 14 mai 1864.

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à offrir, aux conditions et aux taux qu'il déterminera, l'échange des actions privilégiées et des obligations émises par la Grande Compagnie du Luxembourg contre des obligations de l'État.

ART. 5.

Il est également autorisé à déterminer le mode de comptabilité qui devra être adopté pour l'encaissement des créances actives et le payement des créances passives de la Grande Compagnie du Luxembourg au 31 décembre 1873, ainsi que de la gestion pour compte de l'État depuis cette époque jusqu'au moment où le Département des Travaux Publics prendra possession effective des concessions de ladite Compagnie.

Le crédit spécial nécessaire à cette liquidation est ouvert jusqu'à due concurrence à ce Département.

Il sera couvert au besoin par des bons du Trésor qui pourront être émis à des échéances diverses, sans que l'échéance la plus longue dépasse cinq ans.

Un compte spécial sera rendu aux Chambres de l'emploi de ce crédit, dans le courant de la session de 1873 à 1874.

ART. 6.

Un crédit provisoire de deux millions 200,000 francs est alloué au Ministère des Travaux Publics pour subvenir aux frais d'exploitation du chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg et du canal de l'Ourthe, pour la période du 15 mars au 30 juin 1873.

Il sera couvert par les ressources ordinaires.

ART. 7.

La présente loi sera exécutoire à partir du jour de sa publication au *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 3 février 1873.

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.

# ANNEXES.

## Annexe n° 1.

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 Etrangères, 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 2e 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'Autelbas 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 (§ 1er), 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 apposé leurs cachets.

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

(*L. S.*) C^te^ D'ASPREMONT LYNDEN. (*L. S.*) B^on^ DE BLOCHAUSEN.

ANNEXE II.

# CONVENTION DU 31 JANVIER 1873.

Entre l'Etat belge, représenté par M. François Moncheur, Ministre des Travaux Publics, et M. Jules Malou, Ministre des Finances ;

Et la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, stipulant :

*a*) Pour elle-même ;

*b*) Pour la Grande Compagnie du Luxembourg, en conformité de la délibération du conseil d'administration de cette Société, en date du 29 janvier 1873, ci-annexée ;

*c*) Pour la Société des chemins de fer du réseau Prince Henri, en conformité de la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de cette Société, en date du 31 janvier 1873, ci-annexée,

Et *d*) pour la Société générale d'exploitation de chemins de fer, en conformité de la délibération du conseil d'administration de cette Société, en date du 24 janvier 1873, ci-annexée,

A été faite la convention suivante :

## CHAPITRE PREMIER.

### RACHAT DE LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

#### ART. I. *Objet de la cession.*

La Grande Compagnie du Luxembourg, au nom de laquelle stipule la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, cède et abandonne à l'Etat belge qui accepte :

*A* Tous les droits lui compétant sur les concessions de chemins de fer et sur la concession du canal de l'Ourthe qui lui ont été cédées ou octroyées en Belgique, de telle sorte que, quant à ces concessions, l'Etat se trouvera, par l'effet de la présente cession, subrogé à tous les droits de la prédite Compagnie, pour en jouir à son profit exclusif, tout comme si les prédites concessions avaient pris fin par l'expiration du terme y assigné.

Ces concessions ont fait l'objet notamment des arrêtés royaux des 1er juillet 1827, 18 juin 1846, 29 janvier 1852 et 6 mars 1863.

Les chemins de fer actuellement en exploitation et compris dans cette cession sont les suivants :

1. La ligne de Bruxelles à Namur et son raccordement au chemin de fer de l'Etat, à Bruxelles;

2. La ligne de Namur à Arlon et ses extensions vers les frontières de France et du grand-duché du Luxembourg ;

3. La ligne de Liége à Marloie, par la vallée de l'Ourthe ;

4. L'embranchement de Bastogne.

La partie de l'Ourthe actuellement canalisée, et comprise également dans la cession, s'étend de la Meuse à Comblain-au-Pont.

*B.* La concession des mines de plomb, de cuivre et de fer, dite *de Durbuy,* octroyée par arrêté royal du 15 octobre 1828, à la Société anonyme du Luxembourg aux droits de laquelle la Grande Compagnie se trouve, et la concession des mines de pyrites de fer accordée à cette dernière, à titre d'extension, par arrêté royal du 28 juin 1862.

*C.* Les immeubles de la Grande Compagnie du Luxembourg, situés en dehors des limites des chemins de fer, du canal et des minières précités.

*D.* Le matériel roulant, les outils, instruments et engins de toute espèce, le mobilier, les approvisionnements et les objets de toute nature qui, au moment de la cession, sont la propriété de la Grande Compagnie du Luxembourg.

*E.* Les créances actives, les espèces en caisse, les titres en portefeuille, etc., en un mot, toutes les valeurs actives de la Grande Compagnie du Luxembourg.

L'Etat belge prendra à sa charge toutes les créances passives et tous les engagements contractés par la Grande Compagnie du Luxembourg, y compris le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises par cette Société et non encore amorties.

Il payera, le 1er avril 1873, aux actions ordinaires de la Grande Compagnie du Luxembourg une somme de fr. 13-125 par action, qui leur est acquise comme dividende du second semestre de 1872.

Le bilan de l'actif et du passif de la Grande Compagnie du Luxembourg à la date du 31 décembre 1872 sera fait avant le 31 mars 1873.

Il a été remis à l'Etat belge un état de situation au 31 décembre 1872, qui est ci annexé. Le conseil d'administration de la Grande Compagnie du Luxembourg en a certifié la conformité avec les écritures de la Société.

### Art. II. *Entrée en jouissance.*

L'Etat belge est entré, le 1er janvier 1873, en jouissance de tout ce qui lui est abandonné et cédé conformément à l'art. Ier ci-dessus.

### Art. III. *Prix de la cession.*

Pour prix de l'abandon et de la cession consentis par ce qui précède, l'Etat belge fera, en lieu et place de la Grande Compagnie du Luxembourg, le service des intérêts et de l'amortissement de ses actions privilégiées.

En outre, à partir de l'année 1873 et jusques et y compris l'année 1950, il payera par termes semestriels, à chacune des 114,460 actions ordinaires de la Grande Compagnie, un revenu annuel de vingt-deux francs.

Ces payements seront effectués aux caisses de l'Etat belge.

### Art. IV. *Rachat d'actions.*

L'Etat belge s'engage à offrir aux porteurs des actions ordinaires de la Grande Compagnie du Luxembourg, jusqu'au 15 juin 1873, le remboursement de leurs actions, coupons de 1872 détachés, à raison de cinq cent cinquante francs par titre.

Le prix des actions dont les porteurs accepteront cette offre sera payé aux caisses de l'Etat, le 15 juin 1873, avec bonification d'une somme fixe de dix francs par action, pour l'intérêt à cette date.

### Art. V. *Exploitation provisoire.*

L'Etat belge ne prendra possession des chemins de fer, du canal et des minières, qu'après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention. En attendant, l'exploitation se fera pour compte du Gouvernement par les soins de la Grande Compagnie du Luxembourg.

La Compagnie rendra compte, à l'entière satisfaction du Gouvernement, des recettes et des dépenses effectuées depuis le 1er janvier 1873.

### Art. VI. *Inventaires.*

L'Etat belge reconnaît avoir reçu communication :

1° Des inventaires, dressés au 31 décembre 1872, du matériel, du mobilier, des approvisionnements, etc., de la Grande Compagnie du Luxembourg;

2° Des copies certifiées conformes, avec un inventaire, des principaux marchés contractés par la Grande Compagnie du Luxembourg et en cours d'exécution au 31 décembre 1872 ou à exécuter après cette époque.

Lors de l'entrée en possession des chemins de fer, du canal et des minières par l'Etat belge, il lui sera fait remise de tous les titres et documents que possède la Grande Compagnie du Luxembourg.

## CHAPITRE II.

### LIGNES NOUVELLES.

### Art. VII. *Désignation.*

La Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers s'engage à construire pour le compte de l'Etat belge et à lui livrer en état d'exploitation, sauf le matériel roulant et le mobilier des stations :

1° Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'Etat, entre Tamines et Jemeppe;

2° Un chemin de fer, prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'Etat, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française;

3° Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du

point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle;

4° Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus, en passant près de Bauraing, Paliseul, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière française, dans la direction de Goery;

5° Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg, à Gouvy.

### Art. VIII. *Conditions générales de construction.*

Les chemins de fer précités devront satisfaire et leur exécution est soumise aux clauses et conditions des art. 2 à 15 du cahier des charges relatif à la concession et à l'exploitation de chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le Département des Travaux Publics, le 20 février 1866, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges-type, n° 125, approuvé le 30 octobre 1863 par le même Département, le tout sous réserve des additions et modifications qui font l'objet des articles ci-après.

Un exemplaire des cahiers des charges précités restera joint à la présente convention.

### Art. IX. *Présentation des plans.*

Les plans des chemins de fer énumérés plus haut seront dressés par les soins et aux frais de la Société des chemins de fer des Bassins Houillers.

Le délai stipulé par l'art. 2 du cahier des charges du 20 février 1866 pour la présentation des projets du tracé et du profil en long des chemins de fer à construire, est porté à un an et sera compté à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Dans le cas où les plans ne seraient pas soumis à l'approbation du Département des Travaux Publics dans les délais prescrits par l'art. 3 du cahier des charges du 20 février 1866 et par l'alinéa précédent, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers sera déchue du droit de construire les chemins de fer dont il s'agit, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le Gouvernement. En cas de déchéance, le cautionnement prévu à l'art. XXIX sera acquis à l'Etat.

### Art. X. *Caractère du contrat.*

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 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 rendu compte de la possibilité de faire les expropriations, les fournitures

et les travaux de toutes natures 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. XI. *Pentes et rampes. — Terrassements.*

Le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes est fixé à seize millimètres par mètre. Cette inclinaison pourra être augmentée dans des cas tout à fait exceptionnels et si le Gouvernement juge que cela est nécessaire à raison de la configuration du terrain.

Dans des circonstances tout à fait exceptionnelles également, le rayon des courbes aux abords des stations pourra être réduit à 250 mètres.

Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les terrassements entre les stations ne seront exécutés que pour une seule voie, sauf l'exception prévue par l'alinéa 2 de l'article suivant.

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. XII. *Voie.*

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

La partie comprise entre la gare de bifurcation projetée entre Aginont et Hastières et la bifurcation des lignes vers Athus et vers Jemelle, qui comporte environ neuf kilomètres, sera munie d'une seconde voie. Aux abords des bifurcations, le Gouvernement pourra exiger la construction de la double voie sur une étendue *maxima* de 200 mètres.

### Art. XIII. *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'Etat.

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'Etat insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'administration des chemins de fer de l'Etat 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 ses contrats de fournitures.*

Les billes seront en chêne ; elles satisferont, 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.

Un cinquième des billes pourra avoir $0^m,12$ sur $0^m,24$ ou $0^m,125$ sur $0^m,25$, à la condition qu'il y ait un nombre égal de billes de $0^m,14$ sur $0^m,28$ ou de $0^m,133$ sur $0^m,27$.

Elles seront préparées à la créosote et satisferont, sous ce rapport, à toutes les conditions exigées par l'administration pour les billes qu'elle fait préparer elle-même.

L'Etat fera suivre cette préparation par ses agents.

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

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

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, les 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'Etat 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'Etat et les divers fournisseurs de la Société des Bassins Houillers.

ART. XIV. *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 des 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. XV. *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.

ART. XVI. *Passages à niveau et maisonnettes.*

Les maisonnettes seront établies conformément au plan adopté par le Département des Travaux Publics, le 12 juin 1872.

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'Etat, 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. XVII. *Voies et gares communes, stations et haltes intermédiaires.*

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers n'aura à intervenir dans aucune dépense d'installation ou d'agrandissement des voies et gares communes avec les chemins de fer exploités par l'Etat. Par contre, elle devra, à ses frais, procurer à l'Etat la communauté des gares et des voies avec les lignes de Namur à Givet, de Chimay et de Marbehan à Virton.

Entre Hastières et Agimont, il sera établi sur la ligne de Namur à Givet une gare de bifurcation qui devra être suffisante pour subvenir aux besoins des échanges et avoir toutes les installations nécessaires au service du chemin de fer de l'Etat.

Indépendamment des stations dont il s'agit aux paragraphes précédents, il sera établi sur l'ensemble des lignes et aux endroits à fixer par le Département des Travaux Publics :

Trois stations-type n° 3 conformes au projet déposé sous le n° 1 ;
Six — n° 2 — — n° 2 ;
Six — n° 1 — — n° 3 ;
Cinq haltes — — n° 4.

La superficie des stations et haltes aura 50 ares de plus qu'il n'est porté aux plans ci-dessus visés. Les bâtiments et dépendances de ces stations et haltes seront établis conformément aux projets déposés sous les n°s 5 à 12 aux archives du Département des Travaux Publics.

Il est entendu que les plans des stations, déterminés comme il vient d'être dit, ne se rapportent qu'au service des voyageurs et des marchandises, et que les plans de celles de ces stations qui devront recevoir des remises aux locomotives et des installations pour l'alimentation d'eau des locomotives, seront complétés et agrandis en conséquence.

Outre les stations et haltes convenues, une somme de cent mille francs sera employée par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers à la construction de haltes aux points qui seront indiqués par le Gouvernement.

Il sera construit, dans les stations et haltes à indiquer par le Département des Travaux Publics, des remises pouvant contenir en tout quarante locomotives, à raison de 15 mètres de longueur de voie par locomotive.

Ces remises seront pourvues de fosses, chèvres, établis et forges en raison de l'importance de chacune d'elles, ainsi que de toutes les dépendances d'une installation de ce genre, telles que bureaux, magasins, parc à combustibles, grande plate-forme pour tourner les locomotives et tenders, etc., etc.

Il sera établi aux stations et haltes à désigner par le Gouvernement, au maximum, onze installations complètes pour l'alimentation d'eau des locomotives.

Ces installations comprendront le château d'eau, le puits ou prise d'eau, les pompes à vapeur et accessoires, le réservoir de 75 à 150 mètres cubes de capacité selon les cas, les conduites, les grues et autres dépendances.

### Art. XVIII. *Trottoirs et voies charretières.*

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

### Art. XIX. *Chemins et abords des stations.*

La Société des Bassins Houillers construira, à ses frais, les chemins, ouvrages et pavages nécessaires aux abords des stations, tant pour former les places de stationnement que pour relier lesdites stations aux voies de communications 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.

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. XX. *Douane.*

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers établira, pour le service de la douane, dans les stations situées dans le rayon réservé, les locaux que l'administration jugera nécessaires.

### Art. XXI. *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 (65 c.) par mètre courant de haie à établir.

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

### Art. XXII. *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 restera 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.

La Société des Bassins Houillers pourra se libérer des engagements pris dans les trois alinéas précédents, en versant au Trésor une somme à forfait, à convenir dans chaque cas.

### Art. XXIII. *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 les 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 payement 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.

Après la réception définitive, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers remettra à l'État tous les plans et titres de propriété.

### Art. XXIV. *Réception 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. XXV. *Prix des travaux.*

Pour prix des travaux faisant l'objet de la présente entreprise, l'Etat belge payera, par kilomètre, à la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers une somme de huit mille francs de rente belge, quatre, trois ou deux et demi pour cent, à son choix.

Le Gouvernement aura à toute époque le droit de les payer à raison de deux cent mille francs par kilomètre.

Pour prix des travaux d'établissement de la seconde voie prévue au 2e alinéa de l'art. XII, l'Etat payera un supplément de rente belge de deux mille francs par kilomètre, ou un capital de cinquante mille francs par kilomètre, à son choix.

Les payements auront lieu sur le pied de deux cent mille francs pour huit mille francs de rente par kilomètre, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, de l'achat des terrains et de la remise des approvisionnements à pied d'œuvre.

Sur chaque certificat, il sera fait une retenue de quinze pour cent, dont le tiers sera remboursé lors de la réception provisoire, et le surplus lors de la réception définitive de chaque ligne ou section.

Le montant de chaque certificat ne pourra pas être inférieur à cinq cent mille francs.

ART. XXVI. *Longueur des lignes.*

Pour déterminer le prix à payer en conformité de l'article précédent, les longueurs des lignes seront comptées en mètres, entre les points indiqués ci-après :

Pour la ligne de Gembloux à Jemeppe, entre les aiguilles des raccordements, d'une part, avec le chemin de fer du Luxembourg, à Gembloux, et, d'autre part, avec le chemin de fer de l'Etat, entre Tamines et Jemeppe ;

Pour le chemin de fer de Tamines à la Meuse, entre les églises du raccordement avec le chemin de fer de l'Etat, d'une part, et le milieu de la gare de bifurcation à construire entre Hastières et Agimont, d'autre part ;

Pour le chemin de fer de la Meuse à Jemelle, entre le milieu de la gare de bifurcation précitée, d'une part, et les aiguilles du raccordement avec le chemin de fer du Luxembourg, à ou près de Jemelle, d'autre part ;

Pour la section comprise entre Heer et la ligne de Marbehan à Virton, du chemin de fer repris au 4° de l'art. VII ci-dessus, entre les aiguilles du raccordement avec le chemin de fer repris au 3° du même article, d'une part, et le milieu de la station commune avec le chemin de fer de Virton, d'autre part ;

Pour l'autre partie du même chemin de fer, entre le milieu de la station précitée, d'une part, et les aiguilles du raccordement près de la station d'Athus, d'autre part ;

Pour l'embranchement se dirigeant vers Gorcy, entre les aiguilles du raccordement de cet embranchement avec la ligne précitée et la frontière de France ;

Pour le chemin de fer de Bastogne à Gouvy, entre le point de jonction de cette ligne avec la ligne de Libramont à Bastogne, à l'extrémité de la station de Bastogne, d'une part, et les aiguilles du raccordement avec la ligne de Pepinster à Gouvy, d'autre part.

### Art. XXVII. *Ordre d'exécution des lignes.*

Le Gouvernement se réserve de régler l'ordre suivant lequel aura lieu l'exécution des lignes à construire par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers. Il devra le faire connaître dans un délai de trois mois, à partir de la loi portant approbation de la présente convention.

### Art. XXVIII. *Durée des travaux.*

L'ensemble des ouvrages de tous genres à exécuter pour l'établissement des chemins de fer dont il s'agit sera terminé dans le délai de quatre ans, après l'approbation des plans définitifs.

Les délais, pour chaque ligne, sont fixés de la manière suivante :

1° Le chemin de fer de Tamines à la Meuse et de la Meuse à Jemelle (2° et 3° de l'art. VII), quatre ans ;

2° La section comprise entre le chemin de fer de Marbehan à Virton et Athus du chemin de fer repris au 4° de l'art. VII, dix-huit mois ;

3° Le chemin de fer de Gembloux à Jemeppe (1° de l'art. VII), deux ans ;

4° Le chemin de fer de Bastogne à Gouvy (5° de l'art. VII), deux ans ;

5° La section comprise entre Heer et Virton du chemin de fer repris au 4° de l'art. VII, trois ans.

Le délai, pour les lignes n°s 1 et 2 ci-dessus, partira de l'approbation des plans; celui des lignes n°s 3, 4 et 5, de l'ordre que donnera le Département des Travaux Publics de mettre la main à l'œuvre, ordre qui devra être donné en temps utile pour que les lignes soient achevées dans le délai fixé au premier alinéa du présent article.

La Société devra maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents du Gouvernement pour assurer l'achèvement des chemins de fer aux époques fixées.

### Art. XXIX. *Cautionnement.*

Pour assurer l'exécution des engagements résultant des stipulations qui précèdent, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers a versé un cautionnement de douze cent mille francs (fr. 1,200,000), qui sera successivement remboursé, proportionnellement à la longueur des lignes ou sections mises en exploitation.

## CHAPITRE III.

### CONCESSIONS ACCORDÉES A LA SOCIÉTÉ DU RÉSEAU PRINCE HENRI.

### Art. XXX. *Énumération des lignes concédées.*

La Société des chemins de fer du réseau Prince Henri, pour laquelle stipule la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, s'engage à construire à ses frais, risques et périls :

1° Un chemin de fer formant le prolongement de la ligne de Pétange jusqu'aux gares établies et à établir à Athus ;

2° Un chemin de fer partant de la station d'Autelbas et aboutissant à la frontière royale grand-ducale dans la direction de Clémency, à la rencontre de la ligne de l'Attert;

3° Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et aboutissant à la même frontière dans la direction de Wiltz.

Cette dernière concession ne sortira ses effets que pour autant que la concession de la ligne qui doit en former le prolongement au delà de la frontière du grand-duché de Luxembourg soit accordée par le Gouvernement royal grand-ducal. Elle sera considérée comme non avenue, si le prolongement n'est pas décrété dans le délai de trois ans, à partir de la date de l'arrêté royal de concession qui interviendra à la suite de la présente convention.

Ce délai pourra être prorogé de commun accord.

ART. XXXI. *Conditions de la concession.*

La concession des chemins de fer indiqués à l'article précédent est accordée aux clauses et conditions du cahier des charges relatif à la concession et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le Département des Travaux Publics le 20 février 1866, déjà visé, sauf les modifications ci-après.

ART. XXXII. *Durée de la concession.*

La concession aura pour terme la durée de la concession du réseau Prince Henri dans le grand-duché de Luxembourg.

ART. XXXIII. *Intervention dans les gares communes.*

La Société du réseau Prince Henri n'aura à intervenir dans aucune dépense pour l'entrée des lignes concédées dans les stations d'Autelbas, d'Athus et de Bastogne.

ART. XXXIV. *Conditions de raccordement.*

Les conditions de raccordement de ces lignes à celles qui en forment ou doivent en former le prolongement dans le grand-duché de Luxembourg feront l'objet de conventions à conclure par le Gouvernement belge avec le Gouvernement royal grand-ducal.

ART. XXXV. *Durée des travaux.*

Les ouvrages de tous genres à exécuter pour l'établissement des chemins de fer d'Athus et d'Autelbas à la frontière du grand-duché de Luxembourg seront terminés dans le délai de six mois après la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Ceux du chemin de fer de Bastogne dans la direction de Wiltz seront terminés dans le délai de six mois après l'approbation des plans définitifs, sous

réserve de l'octroi du prolongement de la concession sur le territoire royal grand-ducal.

### Art. XXXVI. *Frais de surveillance.*

Par dérogation à l'art. 28 du cahier des charges précité, la Société du réseau Prince Henri n'aura à payer aucun frais de surveillance administrative.

### Art. XXXVII. *Cautionnement.*

Pour assurer l'exécution des engagements résultant des dispositions qui précèdent, la Société du réseau Prince-Henri a versé un cautionnement de vingt mille francs, qui sera remboursé immédiatement après la mise en exploitation des lignes d'Athus et d'Autelbas.

### Art. XXXVIII. *Tarifs.*

Les trois lignes à construire seront considérées, au point de vue des tarifs, comme faisant partie du réseau concédé dans le grand-duché de Luxembourg à la Société du réseau Prince Henri.

## CHAPITRE IV.

### RELATIONS AVEC LE RÉSEAU PRINCE HENRI.

### Art. XXXIX. *Matériel et tarifs.*

La Société du réseau Prince Henri, pour laquelle stipule la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, s'engage à recevoir tout le matériel de transport de l'Etat belge qui serait envoyé, soit en chargement, soit en déchargement, sur les lignes d'Athus et d'Autelbas à Esch, et sur tous les embranchements se rattachant à ces lignes.

Elle réduira, pour le parcours effectué sur ces lignes et embranchements, tant à l'aller qu'au retour, de cinq à quatre centimes, la taxe spécifiée à l'art. XVII de son cahier des charges, pour la seconde catégorie de la quatrième classe de marchandises.

Elle ne comptera que le *minimum* de sept kilomètres, pour les transports jusqu'à Athus des minerais empruntant, pour se rendre en Belgique par cette voie, l'embranchement de la Madeleine.

### Art. XL. *Fourniture du matériel par l'Etat belge.*

Par contre, l'Etat belge fournira à la Société du réseau Prince Henri tout le matériel qui sera nécessaire pour le transport des grosses marchandises de ces lignes et embranchements se dirigeant sur la Belgique par la voie d'Athus et d'Autelbas, et réciproquement, sans que la Société ait à payer aucune redevance du chef de l'emploi de ce matériel, sauf les indemnités habituelles pour chômage et avaries.

Les délais et conditions techniques de l'emploi de ce matériel seront réglés de commun accord d'après les usages.

Ce matériel ne pourra être employé au service intérieur, même dans la direction du retour.

### Art. XLI. *Achat de matériel.*

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut déclare qu'elle a en construction le matériel de transport suivant, qui était destiné au service international du réseau Prince Henri avec la Belgique :

1° Cinq cents wagons de dix tonnes, pour le transport des charbons et minerais.

Un cinquième de ces wagons doit être muni de frein à vis.

2° Douze cents wagons pouvant contenir dix tonnes de coke ou quinze tonnes de minerais ou charbons.

Un cinquième de ces wagons doit être muni de frein à vis.

Les plans de ces deux espèces de wagons ont été déposés aux archives du Département des Travaux publics et signés par les deux parties contractantes, et devront répondre aux conditions des cahiers des charges de l'Etat.

La Société livrera à l'Etat belge, avant le 31 décembre prochain, les 500 wagons de dix tonnes, au prix de 3,250 francs par wagon, avec majoration de 450 francs par wagon, pour ceux qui sont munis de frein à vis.

L'État belge pourra prendre livraison des 1,200 autres, au prix de 4,500 francs par wagon, avec majoration de 500 francs pour ceux qui sont munis de frein à vis. L'Etat devra se prononcer avant le 1er avril 1873. S'il use de son option, les wagons dont il s'agit seront livrés à la station de Malines au plus tard avant le 31 décembre 1873, pour une moitié, et avant le 1er juillet 1874, pour l'autre moitié.

### Art. XLII. *Tarifs internationaux.*

Les transports de marchandises entre le réseau de l'État belge et ses correspondants et le réseau Prince Henri et ses correspondants seront taxés d'après les tarifs les plus favorables établis par les deux administrations pour les transports internationauxvers le grand-duché, et réciproquement.

La direction des transports sera déterminée par la taxe la moins élevée depuis la station d'origine jusqu'à la destination définitive, et réciproquement.

### Art. XLIII. *Intervention dans les dépenses d'entretien, etc., des gares communes.*

La Société du réseau Prince Henri n'aura à intervenir dans aucune dépense d'extension, d'entretien et d'exploitation des gares d'Athus, d'Autelbas et de Bastogne.

### Art. XLIV. *Durée de la convention.*

Les dispositions du présent chapitre sortiront leurs effets dès que le réseau

Prince Henri sera rattaché, soit à Athus, soit à Autelbas, aux lignes de la Grande Compagnie de Luxembourg.

Elles seront appliquées pendant toute la durée des concessions de ce réseau.

## CHAPITRE V.

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. XLV. *Résiliation de traités avec la Société générale d'exploitation.*

La convention du 5 mai 1870, relative à la convention définitive du chemin de fer de Tamines à la Meuse, approuvée par la loi du 3 juin 1870, et la convention du 5 mai 1870, relative à la concession provisoire de divers chemins de fer dans le Luxembourg, seront résiliées, si la convention est approuvée par les Chambres.

Dans ce cas, les cautionnements déposés pour les deux lignes seront restitués à qui de droit, et le procès pendant devant la Cour d'appel de Bruxelles sera mis à néant, chaque partie supportant les frais qu'elle a faits.

ART. XLVI. *Approbation par la Grande Compagnie du Luxembourg.*

Le chapitre Ier de la présente convention sera soumis à l'approbation des actionnaires de la Grande Compagnie du Luxembourg, avant le 20 février 1873

ART. XLVII. *Approbation par la Législature.*

Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances acceptent les stipulations, les engagements et la résiliation qui précèdent et s'engagent à soumettre la présente convention à l'approbation de la Législature.

La présente convention sera considérée comme non avenue, si les Chambres ne l'approuvaient pas avant le 15 mars 1873, ou l'approuvaient à des conditions autres que celles qui y sont stipulées, à moins que, dans ce cas, la Société des Bassins Houillers ne les accepte.

ART. XLVIII. *Enregistrement.*

La présente convention et ses annexes seront enregistrées au droit fixe de fr. 2-20.

Fait en double à Bruxelles, le 31 janvier 1873.

*Le Ministre des Finances,* *Le Ministre des Travaux Publics,*

J. MALOU. FR. MONCHEUR.

*La Société des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut,*
*L'Administrateur délégué,*

S. PHILIPPART.

ANNEXE III.

## GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

*Conseil d'administration.*

SÉANCE DU 29 JANVIER 1873.

Sont présents : MM. William Fenton, président, lord Amkland et MM. Bonnalyve, Maclure, Nield, et l'honorable Francis Scott, administrateurs.

Le conseil d'administration prend connaissance du projet de traité ci-annexé, et donne pleins et entiers pouvoirs à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. F. Philippart, son administrateur délégué, à l'effet de signer ledit traité avec le Gouvernement belge.

La Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers est autorisée à déclarer que le conseil d'administration se porte fort de l'approbation dudit traité par l'assemblée générale des actionnaires, qui sera convoquée immédiatement pour la date du 18 *février* 1873.

Pour extrait conforme :

W. FENTON, AUKLAND, MACLURE, FRANCIS SCOTT, BANNATYNE, NIELD.

ANNEXE IV.

*Procès-verbal de la séance de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société des chemins de fer du réseau Prince Henri, tenue au siége social, le 31 janvier* 1873, *à quatre heures de relevée.*

M. le baron de Blockhausen, président du conseil d'administration, préside l'assemblée générale et ouvre la séance.

Le bureau est composé de MM. Philippart et Mayerus, en qualité de scrutateurs.

M. Wilmart remplit les fonctions de secrétaire.

L'appel nominal constate la présence (soit par eux-mêmes, soit par fondés de pouvoirs, comme il est indiqué à la feuille de présence) des actionnaires suivants, propriétaires des actions dont le nombre est marqué en regard de leur nom :

| | | |
|---|---|---|
| 1. M. le baron de Blockhausen. . . . . | 50 | actions. |
| 2. M. Philippart . . . . . | 50 | — |
| 3. M. Gendebien . . . . . | 50 | — |
| 4. M. Tournay-Stevens. . . . . | 50 | — |
| 5. M. Boulenger . . . . . | 50 | — |
| 6. M. Mayerus . . . . . | 50 | — |
| 7. M. Vulfran-Mollet . . . . . | 50 | — |
| 8. M. Guyot . . . . . | 50 | — |
| 9. M. Joris . . . . . | 50 | — |
| 10. M. le baron de Senzeilles . . . . . | 25 | — |
| 11. M. A. Vandevin . . . . . | 25 | — |
| 12. M. Namur . . . . . | 25 | — |
| 13. M. Vander Spiet . . . . . | 25 | — |
| 14. La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut . . . . . | 49,450 | — |

soit en tout quatorze actionnaires, représentant ensemble cinquante mille actions, soit la totalité du capital social.

M. le Président donne lecture du projet de traité avec le Gouvernement belge, relatif aux concessions accordées par l'État à la Compagnie (lignes d'Athus, d'Autelbas et de Bastogne à la frontière royale grand-ducale) et aux relations entre le réseau de la Compagnie et le réseau exploité par l'État.

L'Assemblée, à l'unanimité, approuve ce traité et autorise la Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, à le signer comme fondé de pouvoirs de la société des chemins de fer du réseau Prince-Henri.

La séance est levée à cinq heures.

Pour copie conforme :

*Les scrutateurs,* *Le Président,*

S. Philippart, J. Mayerus. F. de Blockhausen.

*Le Secrétaire,*

G. Wilmart.

ANNEXE V.

*Extrait des procès-verbaux du conseil d'administration de la Société générale de chemins de fer.*

SÉANCE DU 24 JANVIER 1873.

Présents : MM. Gendebien, Tournay-Stevens, Philippart et Guenon, administrateurs, et Poirier, secrétaire.

Sur un exposé fait par M. le Président, le conseil donne pleins pouvoirs à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. S. Philippart, son administrateur délégué, à l'effet de s'entendre avec le Gouvernement sur la résiliation de la convention du 5 mai 1870, relative à la concession définitive du chemin de fer de Tamines à la Meuse, et de la convention du 5 mai 1870, relative à la concession provisoire de divers chemins de fer dans le Luxembourg, moyennant restitution des cautionnements déposés et abandon du procès pendant devant la cour d'appel de Bruxelles.

Pour extrait conforme :

*Le Secrétaire,* *Le Président,*

POIRIER. F. GENDEBIEN.

ANNEXE VI.

*Bilan au 2e semestre*

**ACTIF.**

| | | |
|---|---|---|
| CHEMIN DE FER (1er ÉTABLISSEMENT). | | |
| * Railway, Bruxelles aux frontières | 79,949,690 69 | |
| * Embranchement vers Bastogne | 4,487,784 19 | |
| | | 84,437,474 88 |
| * CHEMIN DE-FER DE L'OURTHE | | 21,342,312 82 |
| Canal | | 10,089,333 39 |
| * Matériel en service | | 17,336,956 01 |
| * Terrains et propriétés acquis au nom de la Compagnie | | 285,081 95 |
| Magasins d'approvisionnements (savoir) : | | |
| État du matériel de la voie, rails, billes, etc., disponibles et existant dans les magasins de la Compagnie, suivant détail justificatif. (*Annexe* A.) | 912,144 53 | |
| État du charbon, briquettes, fers, cuivres, etc., existant dans les ateliers de la Compagnie, suivant détail justificatif (*Annexe* B.) | 1,034,999 78 | |
| État de l'huile, graisse et objets divers existant dans le magasin central de la Compagnie, suivant détail justificatif. (*Annexe* C.) | 293,736 51 | |
| État des objets de consommation existant dans les gares de la Compagnie, suivant détail justificatif. (*Annexe D.*) | 19,714 04 | |
| | | 2,280,564 86 |
| SOMMES DUES OU A JUSTIFIER PAR DIVERS. | | |
| * Compagnies de chemins de fer | 2,528,000 » | |
| État belge, compte de garantie de la ligne de l'Ourthe | 280,000 » | |
| Id. id. id. de Bastogne | 70,000 » | |
| | | 2,878,000 » |
| Coût du renouvellement de la voie à porter successivement en dépense | | 424,858 98 |
| Minimum d'intérêt de la ligne de Namur à Arlon, somme restant à amortir | | 14,569 63 |
| Versements arriérés sur actions constituées | | 750 » |
| Versements arriérés sur actions privilégiées | | 4,700 » |
| Valeurs disponibles en caisse et chez les banquiers de Londres et en Belgique | | 2,603,271 92 |
| Portefeuille (2,585 obligations de 500 francs) | | 4,292,500 » |
| Total | | 142,990,374 44 |

1872 (approximatif).

**PASSIF.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| CAPITAL. | | | |
| Actions, 114,460 de 500 francs | | 57,230,000 » | |
| Actions privilégiées 5 p. % (11,000 de 500 francs) | 11,000 | | |
| Nombre remboursé | 91 | | |
| Reste | 10,909 | 5,454,500 » | |
| Obligations de 100 francs. — Nombre émis | 113,392 | | |
| Nombre remboursé | 6,268 | | |
| Reste | 107,124 | 10,712,400 » | |
| Obligations de 500 francs, 1re émission | 23,000 | | |
| 2e — | 20,000 | | |
| 3e — | 32,000 | | |
| 4e — | 43,000 | | |
| | 120,000 | | |
| Nombre remboursé 3,151 | | | |
| — annulé 384 | | | |
| | 3,535 | | |
| Reste | 116,465 | 58,232,500 » | |
| Grand Central (indemnité due suivant convention du 18 mai 1872) | | 800,000 » | |
| | | | 132,429,400 » |
| SOMMES DUES A DIVERS, SAVOIR : | | | |
| Pour salaires et états divers | | 589,094 40 | |
| Divers pour fourniture de matériel roulant | | 250,650 » | |
| * Divers en compte courant | | 1,535,422 55 | |
| Emprunts | | 1,200,000 » | |
| * Compagnies de chemins de fer | | 350,000 » | |
| * Intérêts et remboursements d'obligations restant à payer | | 480,000 » | |
| * En dépôt pour garantie des contrats | | 15,000 » | |
| * Remboursement des actions privilégiées et dividendes des années antérieures restant à payer | | 90,000 » | |
| Intérêt échu au 31 décembre sur les obligations et actions privilégiées | | 1,834,472 50 | |
| | | | 6,344,636 45 |
| Amortissement des obligations de 100 francs | | | 626,800 » |
| — — de 500 francs | | | 1,575,500 » |
| — des actions privilégiées | | | 45,500 » |
| Fonds de réserve | | | 91,116 » |
| Revenu, exercice 1872 (2e semestre), somme nécessaire pour payer un dividende de 13, 12 ½ (par action) | | | 1,502,287 50 |
| * Excédant disponible en dehors du dividende et provenant de la liquidation de l'avoir de la Compagnie | | | 375,134 49 |
| Total | | | 142,990,374 44 |

## *Résumé de la situation de la Grande Compagnie du Luxembourg, au 31 décembre 1872.*

| ACTIF RÉALISABLE. | | PASSIF EXIGIBLE. | |
|---|---|---|---|
| Valeur des matières en magasin . . | 2,280,564 86 | Somme due pour traitements et salaires. | 589,091 40 |
| Somme due par les Compagnies en relation. | 2,528,000 » | Somme due pour matériel roulant livré. | 250,650 » |
| Somme due par l'État belge pour garanties. | 350,000 » | Somme due à divers fournisseurs. | 1,535,422 55 |
| Somme due pour versements arriérés sur les actions ordinaires. | 750 » | Somme due pour emprunts en Angleterre. | 1,200,000 » |
| Somme due pour versements arriérés sur les actions privilégiées. | 4,700 » | Somme due aux Compagnies en relation. | 350,000 » |
| Valeurs en caisse. . . . . | 2,603,271 92 | Somme due pour intérêts et remboursement d'obligations restant à payer. | 480,000 » |
| Portefeuille . . . . . | 1,292,500 » | Somme due pour garantie de contrats. | 15,000 » |
| | | Somme due pour dividendes arriérés. | 90,000 » |
| | | Somme due pour intérêt échu au 31 décembre 1872 sur les obligations et actions privilégiées. | 1,834,472 50 |
| | | Somme due pour solde du compte Revenu. | 1,502,287 50 |
| Total. . . . . | 9,059,786 78 | Total. . . . . | 7,846,923 95 |
| | | Excédant de l'actif sur le passif. | 1,212,862 83 |

### Observations.

1° Les postes marqués d'un astérisque ne sont qu'approximatifs ; les chiffres exacts ne peuvent être fournis à cette époque de l'année, mais l'écart sera certainement peu considérable,

2° Une somme de 330,000 francs a été payée sur les travaux de Jemelle et ceux de la double voie entre Jemelle et Poix. . . . . 330,000

3° Une somme de 864,740 francs a été payée pour fourniture de matériel roulant, à valoir sur les marchés en cours d'exécution en 1873 (Annexe *E*) . . . . . 864,740

Total des sommes payées par la Compagnie sur les marchés en cours d'exécution en 1873. . . 1,194,740
indépendamment de l'actif de fr. 1,212,862-83 ci-dessus indiqué.

Dressé par le chef comptable, soussigné.
Bruxelles, le 1er février 1873.
GOBERT.

Vu et certifié, conformément aux observations précédentes, par le secrétaire général de la Compagnie, chef de la comptabilité générale,
W. BINNS.

Certifié conforme aux écritures de la Grande Comgagnie du Luxembourg, au nom du Conseil d'administration et en vertu des pouvoirs donnés par acte sous seing privé, le 29 janvier 1873, et en exécution de l'art. 1er de la convention du 31 janvier 1873.

S. PHILIPPART.

ANNEXE N° VII.

## GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

*Renseignements statistiques. — Recettes. — Dépenses. — Produit net, etc.*

Cette feuille fait suite au n° 106.

## GRANDE COMPAGNIE

*Renseignements statistiques. — Recettes.*

| ANNÉES. | CAPITAL ENGAGÉ. | | | TOTAL. | RECETTES BRUTES du réseau de la Grande compagnie du Luxembourg. | GARANTIE D'INTÉRÊT. | RECETTES BRUTES TOTALES. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ACTIONS | | OBLIGATIONS. | | | | |
| | ordinaires | privilégiées. | | | | | |
| 1859 | 50,000,000 | » | 27,843,200 | 77,843,200 | 2,823,787 06 | 272,066 72 | 3,095,853 78 |
| 1860 | 50,000,000 | » | 29,285,700 | 79,285,700 | 3,530,767 16 | » | 3,530.767 16 |
| 1861 | 50,000,000 | » | 30,474,700 | 80,474,700 | 4,407,358 63 | » | 4,407,358 63 |
| 1862 | 50,000,000 | » | 32,801,700 | 82,801.700 | 5,724,904 84 | » | 5,724,904 84 |
| 1863 | 50,000,000 | 5,500,000 | 34,045,200 | 89,545,200 | 5,875,267 19 | » | 5,875,267 19 |
| 1864 | 50,000,000 | 5,500,000 | 36,141,700 | 91,641,700 | 5,864,353 52 | » | 5,864.353 52 |
| 1865 | 50,000,000 | 5,500,000 | 49,767,200 | 105,267,200 | 7,016,223 19 | 72.811 17 | 7,089,034 36 |
| 1866 | 50,000,000 | 5,500,000 | 53,496,200 | 108,996,200 | 7,781.378 18 | 347,259 95 | 8,128,638 13 |
| 1867 | 50,000,000 | 5,500,000 | 58,831,700 | 114,331,700 | 7.880,915 39 | 477.854 51 | 8,358,769 90 |
| 1868 | 50,000,000 | 5,500,000 | 67,109,200 | 122,609,200 | 8,629,980 42 | 450,000 » | 9,079.980 42 |
| 1869 | 50,000,000 | 5,500,000 | 67,422,200 | 122,922,200 | 9,804,296 13 | 459,013 69 | 10,263,309 82 |
| 1870 | 50,000,000 | 5,500,000 | 68,205,200 | 123,705,200 | 10,678,459 89 | 520,000 » | 11,198.459 89 |
| 1871 | 57,230,000 | 5,500,000 | 68,207,200 | 130,937,200 | 11,718,730 35 | 520,000 » | 12,238,730 35 |
| 1872 | 57,230,000 | 5,500,000 | 69,858,000 | 132,588,000 | 12,818,606 64 | 520,000 » | 13,338,606 64 |

## DU LUXEMBOURG.

— *Dépenses. — Produit net, etc.*

| DÉPENSES D'EXPLOITATION. | TANTIÈME D'EXPLOITATION. | EXCÉDANT DES RECETTES sur les DÉPENSES. | AUGMENTATION annuelle DES RECETTES. | DIVIDENDE réparti AUX ACTIONNAIRES. | | LONGUEUR des lignes exploitées. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | P. %. | | | | | Kil. |
| 1,583,036 96 | 51.13 | 1,512,816 82 | » | Fr. 3.12½ par action. | Sur 98,787 actions libérées. | 207 |
| 1,767,188 24 | 50.05 | 1,763,628 92 | + 434,913 38 | 3.75 — | Sur 98,787 — | 207 |
| 2,005,954 91 | 45.29 | 2,401,403 72 | + 876,591 47 | 8.12½ — | Sur 100,000 — | 207 |
| 2,536,103 01 | 44.29 | 3,188,801 83 | +1,317,546 21 | 15.00 — | — | 220 |
| 2,747,550 30 | 46.76 | 3,127,716 89 | + 150,362 35 | 13.75 — | — | 220 |
| 2,767,864 98 | 47.19 | 3,096,488 54 | — 10,913 67 | 13.12½ — | — | 220 |
| 3,378,742 54 | 47.66 | 3,710,291 82 | +1,224,680 84 | 17.50 — | — | 238 |
| 4,470,034 16 | 54.99 | 3,658,603 97 | +1,030,603 77 | 15.00 — | — | 284 |
| 4,624,972 26 | 55.33 | 3,733,797 64 | + 230,131 77 | 4.37½ — | — | 284 |
| 4,498,526 56 | 49.54 | 4,581,453 86 | + 721,210 52 | 9.37½ — | — | 284 |
| 4,794,538 60 | 46.72 | 5,468,771 22 | +1,183,329 40 | 15.00 — | — | 312 |
| 5,513,886 38 | 49.24 | 5,684,573 51 | + 935,150 07 | 13.12½ — | — | 312 |
| 5 895,742 36 | 48.17 | 6,342,987 99 | +1,040,270 46 | 22.50 — | Sur 114,460 actions. | 312 |
| 6,714,529 18 | 50.34 | 6,624,077 46 | +1,099,876 29 | 25.00 — | — | 312 |

ANNEXE N° VIII.

## GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

*Renseignements statistiques. — Recettes, etc. — Division par lignes.*

| ANNÉES. | LIGNE PRINCIPALE. | | | | LIGNE DE L'OURTHE. | | | | | LIGNE DE BASTOGNE. | CANAL. | ENSEMBLE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RECETTE BRUTE. | DÉPENSES. | RECETTE NETTE. | RAPPORT de la dépense à la recette. | RECETTE BRUTE. | DÉPENSES. | RECETTE NETTE. | RAPPORT de la dépense à la recette. | MINIMUM d'intérêt. | MINIMUM d'intérêt. | PRODUIT NET. | DES COLONNES 4, 8, 10 et 12. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| | | | | P. °/o. | | | | P. °/o. | | | | |
| 1867 | 7,098,649 30 | 3,888,451 47 | 3,210,197 83 | 54.77 | 734,622 » | 703,207 90 | 31,414 10 | 95.72 | 477,854 51 | » | + 14,331 20 | 3,733,797 64 |
| 1868 | 7,808,730 59 | 3,824,690 26 | 3,984,040 33 | 48.98 | 774,072 94 | 641,767 73 | 132,305 21 | 82.91 | 450,000 » | » | + 15,108 32 | 4,581,453 86 |
| 1869 | 8,817,836 39 | 4,100,919 79 | 4,716,916 60 | 46.50 | 931,437 09 | 641,894 32 | 289,542 77 | 68.90 | 450,000 » | 9,013 69 | + 10,926 09 | 5,467,385 46 |
| 1870 | 9,574,778 81 | 4,699,553 80 | 4,875,225 01 | 49.08 | 981,976 86 | 652,886 60 | 329,090 26 | 66.48 | 450,000 » | 70,000 » | + 16,683 19 | 5,670,998 46 |
| 1871 | 10,467,010 39 | 5,082,744 62 | 5,384,265 77 | 48.56 | 1,131,223 83 | 640,639 36 | 490,584 47 | 56.63 | 450,000 » | 70,000 » | + 1,544 38 | 6,326,394 62 |
| 1872 | 11,441,664 57 | 5,856,347 88 | 5,585,316 69 | 51.18 | 1,249,767 12 | 680,000 » | 569,767 12 | 54.41 | 450,000 » | 70,000 » | — 1,796 70 | 6,603,287 11 (a) |

**Observations.** — La ligne de l'Ourthe a été ouverte à l'exploitation le 1er août 1866 et la ligne de Bastogne le 15 novembre 1869.

(a) Ces chiffres diffèrent un peu de ceux du tableau précédent, parce qu'ils ne comprennent pas le résultat négatif de l'exploitation de l'embranchement de Bastogne.