

194. — 1^{er} JUIN 1870. — Arrêté royal portant :

Art. 1^{er}. L'église de Putte-Cappellen est érigée en chapelle.

A compter du premier jour du mois qui suivra la publication du présent arrêté, le traitement de vicaire de l'église succursale de Wilsede sera transféré à la place de chapelain de Putte-Cappellen.

Art. 2. Ladite chapelle aura pour circonscription le territoire des sections A et B du cadastre de cette commune. (*Moniteur des 6-7 juin 1870.*)

195. — 1^{er} JUIN 1870. — Arrêté royal qui approuve les modifications aux statuts de la Société anonyme du couchant du Flénu, telles qu'elles résultent d'un acte public passé, le 12 mai 1870, à Bruxelles, devant le notaire A. Delesfortrie. (Monit. du 10 juin 1870.)**196. — 1^{er} JUIN 1870. — Arrêté royal qui autorise l'établissement de la société anonyme : Sucreries centrales, et approuve les statuts de cette société tels qu'ils résultent d'un acte public passé, le 16 mai 1870, à Liège, devant le notaire Trokay. (Monit. du 11 juin 1870.)****197. — 3 JUIN 1870. — LOI approuvant une convention relative à divers chemins de fer concédés (1). (Monit. du 5 juin 1870.)**

Léopold II, etc. Les chambres ont

de l'auteur. Il était donc inutile, et le gouvernement s'était, pour ce motif, abstenu de mentionner le recel dans le projet de loi sur les extraditions qui a été présenté à la chambre des représentants, le 26 février 1867, sous l'empire du code pénal de 1810.

D'après le nouveau code pénal, le recèlement des objets obtenus à l'aide d'un crime ou d'un délit constitue, au contraire, un délit spécial sui generis, prévu par les art. 503 et 506, section IV, chapitre II, titre IX du livre II.

Il n'a pas été tenu compte, lors de la discussion de la loi du 5 avril 1868 sur les extraditions, de ce changement survenu dans la législation pénale, et l'on a omis d'introduire le délit spécial dont il s'agit au nombre des faits comportant la mesure d'extradition, énumérés en l'art. 1^{er}.

En cet état de choses, il est douteux que l'extradition puisse aujourd'hui être accordée du chef de recel. C'est pour prévenir les difficultés et pour combler la lacune que pourrait présenter, sous ce

adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. La convention relative à des chemins de fer concédés, conclue, le 25 avril 1870, entre le gouvernement belge, d'une part, la Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et la Société anonyme dite : Société générale d'exploitation de chemins de fer, d'autre part, est approuvée moyennant les modifications ci-après :

« 1^{re} La disposition suivante est ajoutée à l'art. 45 :

« i. Pour le chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Dour à Quiévrain..

« 2^o Le chiffre de 12,500 francs est substitué au chiffre de 12,000 francs dans le § 2 de l'art. 49. »

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. A. JAMAR.)

CONVENTION.

Entre M. Alexandre Jamar, ministre des travaux publics, stipulant au nom de l'État belge, d'une part ;

La Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, président du conseil d'administration et administrateur délégué, agissant en cette qualité et en vertu d'autorisation du conseil, se portant personnellement fort pour cette Société et promettant ratification de l'assemblée générale

rapport, la loi du 5 avril 1868, que, d'après les ordres du roi, j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations le projet de loi ci-joint.

L'article unique dont il se compose a pour objet d'ajouter à l'art. 1^{er} de la loi précitée une nouvelle disposition qui comprend le recèlement prévu par les art. 503 et 506 du code pénal du 8 juin 1867.

(1) Session de 1869-1870.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 29 avril 1870, p. 474-477. — Rapport. Séance du 6 mai 1870, p. 516.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séances des 13 mai 1870, p. 916-924, et 14 mai, p. 925-936. — Adoption. Séance du 14 mai, p. 936.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 17 mai 1870, p. 42.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 19 mai 1870, p. 293-296.

des actionnaires avant le 1^{er} août prochain, de seconde part ;

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

Il a été convenu ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER.

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

ART. 1^{er}. — *Chemins de fer concédés.*

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

- 1^o Le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai ;
- 2^o La section de Renaix à Courtrai du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai ;
- 3^o Les chemins de fer en exploitation des concessions de la Compagnie de Hainaut-Flandres, savoir : la ligne d'Audenarde vers Gand, les lignes de Saint-Ghislain à Audenarde et à Tournai ;
- 4^o Le chemin de fer de Saint-Ghislain ;
- 5^o Le prolongement du chemin de fer de Saint-Ghislain jusqu'à la station de Frameries ;
- 6^o Les chemins de fer concédés à la Société anonyme des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu ;
- 7^o La section de Frameries à Bonne-Espérance du chemin de fer de Frameries à Chimay ;
- 8^o Les parties suivantes des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay :
 - a. La section de Mons à Ciply et au chemin de fer du Flénu ;
 - b. La section comprise entre les stations de Piéton, Trazeignes et Courcelles (charbonnage) ;
 - 9^o Les embranchements de la Providence, de la station de Marchienne (usines) et du charbonnage d'Amercœur à la gare de Monceau du chemin de fer de Baume à Marchienne, embranchements faisant partie de la concession du chemin de fer de ceinture de Charleroi ;
 - 10^o Les divers chemins de fer concédés à la société anonyme dite : Compagnie du chemin de fer du Centre, ainsi que les embranchements construits et exploités en exécution des actes de concession ;
 - 11^o Le chemin de Piéton à Seneffe et à Managé ;
 - 12^o Les chemins de fer concédés à la Société anonyme des chemins de fer de la jonction de l'Est (Managé à Wavre, etc.) ;
 - 13^o Les chemins de fer concédés à la société

anonyme dite : Compagnie du chemin de fer de Tamines-Landen ;

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

ART. 2. — *Chemins de fer particuliers.*

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

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

2^o Le raccordement des usines et charbonnages de Strépy-Bracquegnies à la ligne du Centre, construit avec le concours financier de la Compagnie du chemin de fer du Centre, suivant convention du 3 septembre 1863 ;

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

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

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

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

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

4^o Les chemins industriels à livrer prochainement à l'exploitation :

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

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

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

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

Toutes les charges inhérentes à l'établissement de ces chemins de fer incomberont exclusivement à la Société des Bassins houillers, sans que l'État puisse être tenu d'autre charge que les dépenses

d'entretien, de renouvellement, d'amélioration et d'exploitation.

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

ART. 3. — Longueur des lignes énumérées aux articles 1 et 2.

Les divers chemins de fer énumérés aux articles 1 et 2 sont indiqués par des traits rouges aux cartes déposées au département des travaux publics et signées par les parties contractantes.

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

Le chemin de fer de Dender-
leeuw à Courtrai 63 kilomètres.

Le chemin de fer de Renaix à
Courtrai 29 —

Le chemin de fer d'Audenarde
à Gand. 27 —

Le chemin de fer de Saint-Ghis-
lain à Audenarde et à Tournai. 83 —

Le chemin de fer de Saint-Ghis-
lain avec son prolongement vers
Frameries et le chemin de fer de
Thuin 33 —

Les chemins de fer formant les
concessions du Haut et Bas-Flénu. 66 —

Le chemin de fer de Frameries
à Chimay avec ses extensions et
les chemins de fer des charbon-
nages du nord de Charleroi et de
Courcelles-Nord. 53 —

Les embranchements de la Pro-
vidence, de Marchienne (usines)
et du charbonnage d'Amercœur à
la gare de Monceau. 11 —

Les chemins de fer concédés à
la Compagnie du Centre, le rac-
cordement des usines et charbon-
nages de Strépy-Bracquenies à
la ligne du Centre, le chemin de
fer des charbonnages de Monceau-
Fontaine et du Martinet et celui
des forges et usines de Monceau-
sur-Sambre et du charbonnage
de Bayemont. 81 —

Le chemin de fer de Piéton à
Manage et Seneffe 10 —

Les chemins de fer concédés à
la Société de la jonction de l'Est. 42 —

Les chemins de fer concédés à
la Compagnie de Tamines-Landen. 103 —

Ce qui fait ensemble un déve-
loppement de. 601 kilomètres.

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

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

Le chiffre de 601 kilomètres ne comprend pas les sections mentionnées à l'article 1er, n° 14, ni à l'article 2, n° 4.

ART. 4. — Entrée en jouissance.

L'État belge entrera, le 1er janvier 1871, en jouissance des chemins de fer énumérés aux articles 1 et 2, en même temps que de leurs embranchements et raccordements, télégraphes, stations, gares, magasins, ateliers spéciaux des lignes, bureaux, habitations, écuries, bassins, quais, rivages, terrains et généralement toutes autres dépendances immobilières ou ayant ce caractère par destination, auxquelles peuvent avoir droit la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut ou ceux aux droits de qui elle se trouve.

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

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

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

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

Afin de remettre à l'État, le 1er janvier 1871, en bon état d'entretien, les lignes ci-dessus énumérées, la Compagnie des chemins de fer des Bassins houillers s'engage à y consacrer, en 1870, une somme au moins égale à la dépense effectuée en 1869 sur l'ensemble du réseau cédé et, en outre, à payer à l'État une somme de six cent mille francs (fr. 600,000) destinée à des réfections supplémentaires qu'il jugerait utiles.

Cette somme sera versée au trésor, en dix paiements égaux, à commencer au 1er janvier 1871 et à suivre de mois en mois.

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

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

Dans ce cas, la Société des Bassins houillers

versera la somme précitée de trois millions au trésor en douze paiements égaux, le premier dans le courant du mois de janvier prochain et les autres à suivre de mois en mois.

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

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

Les stations et les parties de railway communes aux chemins de fer énumérés aux articles 1^{er} et 2, d'une part, et à d'autres exploitations, d'autre part, sont :

1^o Les stations de Denderleeuw, Sollegem, Courtrai, Gand, La Pinte, Lenz, Tournai, Thulin, Saint-Ghislain, Jemmapes, Mons, La Louvière, Haine-Saint-Pierre (Verreries), Ecaussinnes, Marchienne, Tamines, Namur, Tirlemont et Landen (État);

2^o La station d'Anseghem;

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

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

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

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

Les stations de La Pinte et de Gand;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'État belge reconnaît et accepte :

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

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

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

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

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

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

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

et de Saint-Ghislain, ainsi que de la branche de Thulin.

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

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

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

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

Pour tenir compte de l'usage déjà fait d'une partie de ce matériel, la Société des Bassins houillers versera au trésor, dans le courant du mois de mars 1871, la somme de quatre cent mille francs (fr. 400.000).

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

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

ART. 11. — *Rachat des approvisionnements.*

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

Le payement en sera fait au comptant.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les plans de ce bornage, dressés à l'échelle d'un millimètre pour un mètre, seront, après contrôle par le département des travaux publics, déposés dans ses archives.

ART. 16. — *Constatactions et expertises.*

Les constatations et expertises prévues aux articles 3, 10 et 11 commenceront le 1^{er} décembre 1870.

CHAPITRE II.

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

ART. 17. — *Lignes restant à construire par la Société des Bassins houillers.*

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

1^o Les sections du chemin de fer de Braine-le-

Comte à Courtrai qui ne sont pas encore en exploitation ;

2° Le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ;

3° Le chemin de fer de Péruwelz à la frontière de France, dans la direction de Condé ;

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

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

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

7° Le chemin de fer de Luttre à Chatelineau ;

8° Le réseau des chemins de fer dans le Brabant ;

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

10° Le chemin de fer destiné à relier les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station du chemin de fer de l'État en cette ville.

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

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

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

1° Un chemin de fer partant de Basècles (carrières) et se raccordant, vers Stamburges, au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ;

2° Un embranchement rattachant les carrières de Basècles au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde ;

3° Un embranchement de la station de Bleton vers Bernissart ;

4° Les embranchements de la station de Vaulx vers les carrières du bassin de Tournai ;

5° Un chemin de fer partant de la station d'Antoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, avec embranchement vers les carrières de Crèvecœur ;

6° Un chemin de fer de Fleurus à Nivelles par Frasnès-lez-Gosselies ;

7° Un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Soignies par le Rœulx ;

8° Un chemin de fer des Ecaussinnes à Ronquières ;

9° Un chemin de fer de Lembeq à Rebecq-

Rognon avec embranchement au canal de Charleroi ;

10° Des embranchements partant de la station de Boom (chemin de fer d'Anvers à Douai) et s'étendant le long de la rive droite du Rupel entre Rumpst et Niel ou Schelle ;

11° Un chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, si le gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.

CHAPITRE III.

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

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

Les chemins de fer énumérés, d'une part, à l'article 17, et, d'autre part, à l'art. 18 ci-dessus, seront exécutés, les premiers, aux clauses et conditions des conventions spéciales et cahiers des charges dont ils ont fait l'objet, les seconds, aux clauses du cahier des charges et conditions générales relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le ministre des travaux publics, le 20 février 1866 et dont un exemplaire est annexé aux présentes ; — le tout avec les additions et modifications qui font l'objet des articles ci-après.

ART. 20. — *Non-intervention de l'Etat dans les dépenses de construction.*

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

Cette condition de la non-intervention du gouvernement dans les dépenses doit être considérée comme la base du contrat et elle sera entendue dans son sens le plus large, la Société des Bassins houillers étant censée avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose et s'être rendu compte de la possibilité de faire les expropriations, les fournitures et les travaux de toute nature prévus ou non prévus, nécessaires à l'établissement des lignes dont il s'agit. Le gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable des lacunes ou des imperfections dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution.

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

Par dérogation aux stipulations des conventions

spéciales relatives à la concession du chemin de fer de Luttre à Châtelaineau, du chemin de fer de ceinture de Charleroi et des chemins de fer vicinaux du Brabant, aucune inclinaison ne pourra être supérieure à 0.016.

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

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

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

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

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

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

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

ART. 22. — Voie.

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

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

ART. 23. — Signaux des bifurcations.

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

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

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

Les bifurcations des embranchements industriels seront pourvues de signaux ordinaires.

ART. 24. — Passages à niveau.

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

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

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

ART. 25. — Matériaux.

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

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

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

ART. 26. — Chemins et abords des stations.

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

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

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

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

La Société des Bassins houillers présentera, en ce qui concerne les ouvrages faisant l'objet des

paragrapbes qui précèdent, des plans et profils complets et se conformera aux instructions qui lui seront données par le département des travaux publics.

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

Les rails seront du modèle Vignole.

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

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

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

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

Toutefois, la Société des Bassins houillers pourra faire usage des 150,000 billes en sapin pour la fourniture de-quelles elle a contracté des marchés.

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

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

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

L'État fera suivre cette préparation par ses agents.

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

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

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

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

Les billes auront les écartements admis par

l'administration des chemins de fer de l'État.

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

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

Les excentriques, les croisements, les traversées de voies, les plaques tournantes pour locomotives, les ponts à bascule, les grues fixes de chargement seront en tous points conformes aux derniers modèles adoptés par l'administration des chemins de fer de l'État ou à adopter, le cas échéant, par cette administration, avant que la Société des Bassins houillers contracte des marchés pour les fournitures de l'espèce.

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

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

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

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

ART. 29. — Plantation des haies à faire par l'État.

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 ou embranchement, sera exigible dès l'achèvement des terrassements du corps de la route.

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

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

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

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

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

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

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

ART. 31. — *Exécution successive des lignes.*

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

ART. 32. — *Réception provisoire des travaux.*

Dès que, pour chacune des lignes à construire, les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, la Société des Bassins houillers en donnera connaissance à l'administration des chemins de fer de l'Etat 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'Etat, mais la Société des Bassins houillers fournira, dans les dépôts à désigner par l'administration, le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur fixée par les profils en long et en travers.

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

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

ART. 33. — *Réception définitive des travaux.*

Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges auraient été remplies et pour autant que tous les ouvrages dont l'établissement et l'entretien incombent à la Société des Bassins houillers se trouveraient à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive et, à partir de la date de cette réception, cessera toute responsabilité de la part de la société.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir être terminés convenablement que par le service de l'exploitation, l'Etat 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.

ART. 34. — 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. 35. — Cautionnement.

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

ART. 36. — Frais de surveillance.

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

ART. 37. — Constitution d'une société anonyme.

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

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie de ce capital ne pourra pas dépasser six mille cinq cents francs (fr. 6,500) par kilomètre.

CHAPITRE IV.

CONDITION DE L'EXPLOITATION PAR L'ÉTAT.

ART. 38. — Administration par l'Etat.

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

ART. 39. — Entretien et exploitation.

A dater du 1^{er} janvier 1871, en ce qui concerne les lignes actuellement en exploitation, et à dater de l'ouverture de chacune des lignes ou sections

de ligne restant à construire, l'État supportera toutes les dépenses quelquefois relatives à l'exploitation, à l'entretien et à la réfection de ces chemins de fer, de leurs stations et de leurs dépendances, sauf en ce qui concerne les ouvrages dont la réception n'aurait eu lieu que sous réserve, et la partie de l'entretien qui, aux termes de l'article 33, incombe, jusqu'à la réception définitive des lignes, à la Société des Bassins houillers ou aux sociétés aux droits desquelles elle se trouve.

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

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

ART. 41. — Outillage, mobilier, matériel roulant.

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

ART. 42. — Tarifs.

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

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

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

En ce qui concerne le régime des transports sur les chemins de fer formant l'objet de l'art. 2, on continuera à appliquer les conventions existant avec les établissements industriels dont il s'agit dans cet article; mais le gouvernement a la faculté d'y apporter des modifications, de concert avec la

Société des Bassins houillers, sans préjudice à la réserve stipulée à l'art. 2, n° 4.

ART. 43. — Perception des péages.

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

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

ART. 44. — Partage des recettes brutes.

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

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

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

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

ART. 45. — Cessation du droit de partage.

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

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

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

c. Pour les chemins de fer des charbonnages

du nord de Charleroi et pour le chemin de fer de Courcelles-Nord, pour les embranchements de Mariemont et de Bascoup, à l'expiration de la concession du chemin de fer de Frameries à Chimay.

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

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

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

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

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

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

ART. 46. — Longueurs des lignes.

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

1^o En ce qui concerne les chemins de fer actuellement en exploitation, d'après les distances détaillées et renseignées à l'art. 3 ;

2^o En ce qui concerne les lignes à livrer après le 1^{er} janvier 1871 ou qui pourraient être reçues avant cette époque, d'après les distances réelles mesurées d'axe en axe des bâtiments principaux des stations extrêmes de chaque ligne ou portion de ligne.

Les distances seront mesurées en mètres.

ART. 47. — Produits à partager.

Le partage des recettes portera sur :

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

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

3^o Le produit de la location des waggons pour les transports effectués sur les lignes livrées ou à livrer à l'État par la société, ce prix de location étant assimilé à un supplément de péage pour le transport des marchandises.

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

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

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

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

ART. 48. — *Conversion éventuelle en annuités.*

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

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

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

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

ART. 49. — *Minimum de recettes.*

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

En d'autres termes, la société garantit à l'État

une part dans les recettes brutes de douze mille francs (fr. 12,000) par kilomètre, en 1871, et de treize mille francs (fr. 13,000) par kilomètre, en 1872 et 1873.

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

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

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

ART. 50. — *Règles à suivre pour le transport des marchandises en service intérieur.*

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

ART. 51. — *Règles à suivre pour le transport des marchandises en services mixtes et internationaux.*

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

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

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

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

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

ART. 52. — *Direction à donner aux transports des marchandises.*

Il sera loisible à l'État de diriger les transports par la voie qui lui paraîtra la plus avantageuse au service d'exploitation, à la condition d'attribuer le produit de ces transports aux itinéraires déterminés, conformément aux règles indiquées ci-dessus, comme si ces itinéraires étaient réellement suivis.

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

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

ART. 54. — *Construction éventuelle de raccourcements directs entre deux lignes, et stipulation spéciale relative aux lignes de Bruxelles à Anvers et des Ecaussinnes à Lembeek.*

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

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

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

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

lignes nouvelles, continuera à appartenir exclusivement à l'État.

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

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

ART. 55. — *Comptes des recettes.*

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

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

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

ART. 56. — *Contrôle des livres.*

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

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

Sont abrogées, comme devenues sans objet par suite du présent contrat, les dispositions des conventions des 21 avril, 27 juillet et 12 décembre 1866, relatives au partage des taxes, en service mixte, avec les réseaux de ceinture de Charleroi, du Flénu et de Luttre à Châtelineau.

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

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

de départ ou de destination l'une des stations de La Louvière ou de Marchienne.

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

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

ART. 60. — *Impôts.*

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

ART. 61. — *Enregistrement.*

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

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

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

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

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

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

ART. 64. — *Approbation par la législature.*

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

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

Fait en triple à Bruxelles, le 25 avril 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDEBIEN.

198. — 3 JUIN 1870. — Arrêté royal portant :

Art. 1^{er}. Le sieur Léon De Bruyn, Industriel, domicilié à Termonde, est déclaré concessionnaire, aux clauses et conditions de la convention précitée du 14 mai courant et du cahier des charges visé par cette convention, d'un chemin de fer de Termonde à la ligne concédée de Malines à la frontière des Pays-Bas, passant par Hamme et Waesmunster.

Art. 2. Ce chemin de fer se raccordera à la ligne de Dendre-et-Waes sur la rive gauche de l'Escaut, à 3,800 mètres environ de l'entrée de la station de Termonde.

Art. 3. Le concessionnaire jouira du droit de parcours sur le chemin de fer de Dendre et-Waes entre le point de raccordement dont il vient d'être parlé et la station de Termonde, y compris la station même.

Art. 4. Le concessionnaire payera à l'Etat, qui exploite le chemin de fer de Dendre-et-Waes, d'une part, et à la société qui a construit ce dernier chemin de fer, d'autre part, l'indemnité qui pourra leur être respectivement due de ce double chef. (*Moniteur du 8 juin 1870.*)

199. — 3 JUIN 1870. — LOI portant concession du chemin de fer de Dour à Quiétrain et d'embranchements destinés à relier le chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu à la ligne de Saint-Ghislain (1). (*Monit. du 9 juin 1870.*)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Article unique. Le gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions d'une convention en date du 31 janvier 1870 et du cahier des charges visé par cette convention :

1° Un chemin de fer prenant son ori-

(1) Session de 1869-1870.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance du 22 février 1870, p. 208-210. — Rapport. Séance du 22 mars, p. 583.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 24 mars 1870, p. 636-637.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 12 mai 1870, p. 56.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 13 mai 1870, p. 243.