

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 JUIN 1877.

Convention conclue, le 1^{er} juin 1877, entre le Gouvernement belge et la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi du 25 avril-3 juin 1870).

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Conformément aux ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre le projet de loi ci-joint portant approbation d'une convention intervenue le 1^{er} juin 1877 entre le Gouvernement et la Société anonyme de construction de chemins de fer, substituée à la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut pour l'exécution de la convention du 25 avril 1870.

Aux termes de l'article 44 de cette convention, le Trésor paye à la Société des Bassins houillers ou à ses ayants droit pour leur part dans les recettes brutes des lignes livrées à l'État, un premier prélèvement de 7,000 francs par kilomètre et la moitié de l'excédant que ces recettes présentent au delà de 18,000 francs par kilomètre, sans que ce second prélèvement puisse dépasser 8,000 francs par kilomètre.

Le premier prélèvement de 7,000 francs, qui a été qualifié de *part fixe*, a été cédé à la Caisse d'annuités. Le deuxième prélèvement a été transféré à la Banque de Belgique.

La Caisse d'annuités a capitalisé les annuités fixes et les a divisées en parts représentées par des titres au porteur, amortissables pendant la durée des concessions. Ces titres portent le visa de la Trésorerie de l'État et le service en est fait à ses caisses.

De son côté, la Banque de Belgique a émis des titres représentant des quotités de la part variable. — Ces titres sont au nombre de 1,600 par kilomètre de chemin de fer exploité, — et chacun donne droit à un revenu indéterminé qui serait de 5 francs, le jour où la part variable s'élèverait à son

maximum de 8,000 francs, c'est-à-dire si les recettes brutes du réseau de la convention de 1870 atteignaient le taux de 34,000 francs par kilomètre.

Ce maximum une fois atteint et réalisé pendant cinq années consécutives, la part variable devait être convertie en part fixe et les titres devaient être échangés contre des titres de la Caisse d'annuités.

Mais dès le mois de décembre 1875, la Banque de Belgique a offert en échange de cinq des titres créés par elle en représentation de la part variable, et moyennant une soulte de 65 francs, un titre nouveau désigné sous le nom de certificat, attributif d'un intérêt annuel de fr. 22-50 c^s. — Le capital des titres faisant l'objet de cette opération s'élève à 52 millions.

Conformément aux conventions par lesquelles les compagnies des chemins de fer de Frameries à Chimay, de Manage à Piéton, de Hainaut-Flandres, de Braine-le-Comte à Courtrai, de Tamines à Landen, de l'Ouest de la Belgique, du Centre et de Manage à Wavre, ont donné leur adhésion à la convention du 25 avril 1870, une partie des titres créés par la Caisse d'annuités et par la Banque de Belgique afférents aux chemins de fer livrés à l'État le 1^{er} janvier 1871, ont été affectés en gage, et remis à l'État comme tiers dépositaire, à l'effet de garantir le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations émises par ces compagnies (1) et par celle du chemin de fer de Baume à Marchiennes.

En outre, il a été stipulé par ces conventions qu'une partie des titres afférents aux lignes à construire compléterait les gages ainsi constitués au profit des obligations émises par les compagnies contractantes précitées, celles des chemins de fer de Frameries à Chimay, de Manage à Piéton et de Manage à Wavre exceptées.

Des quotités de 15.⁸⁷⁸¹ p. o/o (2) des titres créés par la caisse d'annuités et de 55 p. o/o des titres créés par la Banque de Belgique au fur et à mesure de la livraison des lignes sont ainsi remises à l'État.

A l'exception de 40 titres retenus par la Banque de Belgique (3), le surplus des titres émis tant par cette Banque que par la caisse d'annuités était remis à la Société de construction pour les lignes qu'elle livrait à l'État, et il devait en être de même pour toutes les lignes qu'il lui restait à construire.

C'est au moyen de ces ressources et du produit annuel des titres engagés que la Société avait à pourvoir à l'exécution des lignes et au service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations préindiquées.

La Société de construction a en outre à faire face au service des obligations émises par elle-même à concurrence de 25 millions; son capital se

(1) En ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la Belgique, l'arrangement ne s'applique qu'aux obligations de la 1^{re} série émise par cette Compagnie.

(2) Cette quotité correspond à celle de 55.⁸⁷⁵⁴ p. o/o des deux septièmes du premier prélèvement dont-il s'agit dans les conventions par lesquelles les Compagnies concessionnaires citées ci-dessus ont adhéré à la convention du 25 avril 1870.

(3) La Banque de Belgique s'est réservé 52 titres par kilomètre du chef de commission et en délivre 8 à la Caisse d'annuités pour ses frais d'intervention.

compose de 2,000 actions ordinaires et de 40,000 actions privilégiées, les unes et les autres de 500 francs.

Nous ne croyons pas avoir à examiner les conditions dans lesquelles la Société de construction a été fondée, et il suffira de constater que le succès de ses opérations et de celles faites par la Banque de Belgique supposaient le rapide accroissement des recettes du réseau faisant l'objet de la convention de 1870, et partant de la valeur des parts variables.

Mais l'ouverture successive des lignes nouvellement construites devait produire un effet opposé, et le revenu des parts variables a déchu :

Il a été en 1871	de fr. 0.68
— 1872	— 1.55
— 1873	— 1.76
— 1874	— 1.61
— 1875	— 1.33
— 1876	— 0.89

On peut tenir pour certain qu'il ira encore en diminuant pendant toute la période de construction, la plupart des chemins de fer restant à livrer étant loin de pouvoir produire une recette brute initiale égale à 18,000 francs par kilomètre.

Dans ces conditions, les parts variables ne sont plus une valeur négociable, et la Société de construction devait se trouver dans une situation difficile, tandis que d'autre part l'opération de consolidation faite par la Banque de Belgique imposait à celle-ci de lourdes charges, et que les gages constitués au profit des obligations garanties n'avaient qu'une valeur insuffisante.

Une première fois, le Gouvernement est venu en aide à la Société de construction et il vous a soumis le 21 mars 1876 un projet de loi que vous avez adopté, et qui autorise la Trésorerie à viser des titres de la caisse d'annuités afférents aux lignes à construire, au fur et à mesure des travaux et avant que ces lignes soient livrées à l'exploitation.

Mais cette mesure ne devait pas suffire et, dans l'impossibilité de remplir ses engagements, la Société de construction a suspendu ses travaux sur tous les points du réseau.

Depuis longtemps déjà, elle sollicitait la substitution d'une annuité fixe à la part variable. Elle revint à la charge en déclarant qu'à défaut de semblable consolidation il lui serait désormais impossible de poursuivre son entreprise. Elle offrait au Gouvernement de modifier la convention de 1870 par la suppression de certains embranchements ou sections de chemin de fer dont on ne pouvait espérer qu'un très-faible produit, et elle demandait qu'en ayant égard à la progression probable des recettes du réseau ainsi modifié, le revenu de chaque part fût fixé à 2 francs pour 1877 et augmenté de fr. 0.25 d'année en année jusqu'au taux de fr. 3-50 c^s, auquel il serait maintenu à partir de l'année 1883 jusqu'à l'expiration des concessions.

Le revenu ainsi établi correspondait à une moyenne de fr. 3-24 environ par titre.

Il était du devoir du Gouvernement d'examiner ces propositions avec la plus sérieuse attention.

D'une part, il s'agissait de l'existence de la Société de construction, de la Banque de Belgique, et peut-être de celle d'autres établissements encore dont la fortune est plus ou moins étroitement liée à celle de la Banque.

D'autre part, il pouvait être opportun d'améliorer, dans quelques parties, l'importante convention de 1870.

Enfin, il s'agissait encore d'assurer la prompte exécution de chemins de fer que les populations attendent depuis longtemps avec impatience.

Des négociations ont donc été entamées entre l'État et la Société de construction, et elles ont abouti à la convention que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation.

Son objet essentiel est de supprimer la part variable en la déterminant, tant en ce qui concerne les lignes déjà livrées que celles à construire encore.

La valeur de la part variable a été très-discutée; elle a fait l'objet de publications intéressantes. Il est bien difficile de se rendre compte des produits probables d'un réseau dont les deux tiers à peine sont construits et qui vient s'enchevêtrer partout dans le réseau déjà si compliqué des chemins de fer belges.

Le Gouvernement a cru pouvoir, sans s'écarter des règles de l'équité, fixer le prix kilométrique des lignes restant à construire à 9,800 francs et le revenu à servir en échange des parts variables émises, à un chiffre progressif de fr. 1-50 à fr. 2-50, équivalant à un revenu moyen de fr. 2-50. Et même pour arriver à ce chiffre, il a dû exiger un remaniement considérable du réseau restant à construire.

Les combinaisons adoptées mettent la Société de construction à même de désintéresser les porteurs des obligations garanties au moyen des gages constitués en leur faveur, et lui permettront d'appliquer toutes les ressources que lui offre l'article 44 de la convention du 25 avril 1870 modifiée par le nouvel arrangement, à l'exécution des chemins de fer restant à construire et au payement de ses autres charges.

II

L'article 1^{er} de la convention s'occupe des modifications au torisées déjà par les litt^s A à G de la loi du 9 juillet 1875 et au sujet desquelles l'accord était établi depuis longtemps, mais qui n'avaient été introduites jusqu'ici dans aucune convention. Cet article apporte d'ailleurs des innovations aux dispositions de la loi du 9 juillet 1875; il indique pour la section de Boom à Baesrode un changement de tracé qui rendra le chemin de fer plus direct entre Boom et Termonde, et il stipule la suppression de l'embranchement de Boom à Rumpst, et du chemin de fer qui devait partir de la station de Blaton pour aller se raccorder au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.

Ce chemin de fer et cet embranchement font partie de ceux dont la suppression ou la non-exécution a été jugée nécessaire pour que la consolidation de la part variable pût s'effectuer dans des conditions satisfaisantes. Les autres suppressions sont énumérées à l'article 2.

Par cet article, on fait disparaître du réseau toutes les sections des chemins de fer exploités ou à exploiter par l'État, sur lesquelles la Compagnie avait à prendre une part dans les produits sans avoir à les construire, et les sections qui étaient comptées comme appartenant à deux chemins de fer différents alors que la Compagnie n'avait qu'à y établir une voie unique. Telles sont les sections de Braine-le-Comte à Enghien et d'Enghien à Bassilly du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai ; la section de Maffles à Ath du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, la section de Bruxelles à Jette du chemin de fer de Bruxelles à Termonde, la section d'Ellezelles à Renaix du chemin de fer d'Anvers à Douai, etc.

Cette suppression des parcours communs est complétée par les dispositions de l'article 36 qui indiquent en général, pour les points extrêmes du mesurage des lignes à construire, non les milieux des bâtiments des recettes des stations des chemins de fer de l'État, mais les aiguilles de soudure des lignes nouvelles aux lignes actuellement en exploitation ou à construire par l'État. Il est fait exception à cette règle lorsque la station commune où la jonction s'opère est une station nouvelle à construire par les soins et aux frais de la Société.

Il en est de même lorsqu'il s'agit de l'usage en commun d'une partie de chemin de fer ou d'une station exploitée par une Compagnie concessionnaire.

Ces parcours communs avaient leur raison d'être dans le système de la Convention du 25 avril, qui avait pour base un partage des produits des chemins de fer concédés entre deux localités ; ils ne sauraient se justifier du moment où, pour rémunération des travaux qu'elle exécute, la Société reçoit un prix kilométrique fixé à forfait.

L'article 2 décide en outre la suppression :

Du chemin de fer de Marchiennes-au-Pont à Thuillies ;

De certaines parties du chemin de fer de ceinture de Charleroi et des embranchements industriels se rattachant à ce chemin de fer ;

Des embranchements industriels se rattachant au chemin de fer de Luttre à Chatelineau ;

Du chemin de fer de Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord) par la vallée de la Woluwe ;

Du chemin de fer destiné à relier les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station de cette ville.. des embranchements des carrières se reliant à la station de Vaulx et de l'embranchement de Crève-Cœur.

Compris entre le chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse et le chemin de fer de Marchiennes à Erquelinnes, le chemin de fer de Marchiennes à Thuillies ne pouvait avoir qu'une très-médiocre utilité. Il sera avantageusement remplacé par le chemin de fer de Couillet à Jamioux dont il s'agit à l'article 6, et qui n'aura guère que la moitié de la longueur de la ligne supprimée.

Le chemin de fer de la vallée de la Woluwe ne mettrait les localités qu'il desservirait en rapport avec la capitale, que par de longs détours, et il traverserait la forêt de Soignes dans des conditions très-défavorables.

Il est préférable de ne pas construire cette ligne et de la remplacer :

1° Par un embranchement qui, se détachant du chemin de fer du Luxembourg entre Watermael et Boisfort, passerait par Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre comme la ligne qu'il s'agit de distraire du réseau, mais se prolongerait ensuite jusqu'à Tervueren et desservirait cette localité qu'on cherche depuis si longtemps à doter d'un chemin de fer;

2° Par un embranchement qui, se détachant également du chemin de fer du Luxembourg au sud de la station du quartier Léopold, irait se terminer à l'entrée du bois de la Cambre pour être prolongé ultérieurement vers le chemin de fer de Luttre à Bruxelles.

Ce chemin de fer constituerait le prolongement de l'embranchement de la station du Nord à la station du Quartier-Léopold que le Gouvernement proposera d'améliorer par la suppression des passages à niveau.

On aurait ainsi dans l'avenir, entre les stations du Nord et du Midi de Bruxelles, un chemin de fer qui, en passant par la station du Quartier-Léopold et le bois de la Cambre, rendra bien plus de services que le chemin de fer de la vallée de la Woluwe.

L'embranchement de Tervueren et l'embranchement du bois de la Cambre sont mentionnés également à l'article 6.

Lorsque le Gouvernement a proposé la non-exécution par la Société de construction de l'embranchement des carrières de Basècles, il a donné, à l'appui de sa proposition, les raisons suivantes :

« Dans l'étude du projet de cet embranchement, on a reconnu combien » il était difficile de concilier les intérêts des carrières avec ceux du chemin » de fer.

» Il est préférable que les maîtres de carrières raccordent eux-mêmes » leurs exploitations au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde. Ils » sont ainsi libres de modifier leurs voies et de les déplacer selon les néces- » sités variables de leurs travaux »

Cet embranchement a été distrait du réseau de la convention du 25 avril 1870 par la loi du 9 juillet 1875. Depuis, il a été construit et il est exploité dans les meilleures conditions par les maîtres de carrières eux-mêmes.

Les mêmes raisons militent en faveur de l'exécution, par les intéressés, des chemins de fer et embranchements destinés à desservir le bassin calcaire de Tournai.

De même, les parties du chemin de fer de ceinture et les embranchements industriels du bassin de Charleroi qu'il s'agit de retrancher de la convention seront construits et exploités bien plus avantageusement par les industriels eux-mêmes.

Ces chemins de fer et embranchements seraient d'ailleurs d'un faible produit, et pour ce motif, ils devaient figurer en première ligne parmi les suppressions nécessaires à la consolidation dans des conditions satisfaisantes de la part variable.

Par l'article 2 de la loi du 9 juillet 1875, le Gouvernement a été autorisé à décréter d'utilité publique la construction du chemin de fer des carrières de Basècles. Par l'article 2 du projet de loi ci-joint, il sollicite la même autori-

sation pour les chemins de fer et embranchements dont il s'agit aux litt. *D, E, H, I* et *J* de l'article 2 de la convention du 4^{er} juin 1877.

La Société de construction n'aurait pu admettre sans compensation la suppression pure et simple de tous les chemins de fer et embranchements dont il s'agit aux articles 1 et 2 de cette convention. Elle la trouvera dans l'exécution d'autres lignes dont l'établissement était depuis longtemps réclamée, et qui apporteront de nouveaux éléments de trafic au réseau de l'État.

Outre le chemin de fer de Couillet à Jamioux et les embranchements du bois de la Cambre et de Tervueren dont il vient d'être question, ce sont la section de Tubize à Braine-l'Alleud du chemin de fer de Tubize à Jodoigne, la section d'Avelghem à la frontière de France, du chemin de fer d'Audenarde vers Roubaix, et le chemin de fer de Mettet à Acoz.

Par la loi du 23 mai 1876, le Gouvernement a été autorisé à construire ou à concéder les chemins de fer de Tubize à Jodoigne et d'Audenarde à Roubaix, et la Chambre approuvera sans doute l'introduction dans le réseau de la convention du 25 avril 1870, de la section la plus utile de chacun de ces chemins de fer.

Quant au chemin de fer de Mettet à Acoz, la Chambre sait avec quelles instances l'exécution en est réclamée. Les industriels du bassin de Charleroi le verront avec satisfaction remplacer les parties du chemin de fer de ceinture qu'il s'agit de supprimer.

L'article 4 apporte une modification utile au chemin de fer de Piéton à Lobbes et à Bonne-Espérance, en créant, au moyen d'une jonction de Buvrines à Merbes-St^e-Marie et de Merbes-St^e-Marie vers Peissant, une ligne sans rebroussement de Piéton vers Erquelines, et l'article 5 est relatif à la concession définitive du chemin de fer de Dour vers Cambrai. Cette concession n'avait été accordée qu'à titre provisoire par la convention du 25 avril 1870, pour la raison que son prolongement en France n'était pas encore décidé à cette époque.

Le chemin de fer de la frontière à Cambrai a été concédé à la Compagnie du chemin de fer du Nord par la loi du 15 juin 1872, et le point de jonction à la frontière des deux parties du chemin de fer de Dour à Cambrai a été fixé par une commission internationale.

Telles sont les dispositions du chapitre 1^{er} de la convention nouvelle. Celles du chapitre II (articles 7 à 29) concernent spécialement l'exécution des travaux; elles apportent en général aux stipulations de la convention du 25 avril 1870 des améliorations dont l'expérience a démontré l'utilité, ou elles mettent fin à des contestations qui s'étaient élevées entre l'Administration et la Société.

Ces stipulations nouvelles augmentent, sous certains rapports, les obligations de la Société qui obtient, sous d'autres rapports, des compensations.

Les articles 50 à 58 forment le chapitre III de la convention nouvelle. Ils apportent des additions et des modifications au chapitre IV de la convention du 25 avril 1870; les plus importantes sont celles qui font l'objet des articles 55 et 54.

L'article 53 concerne tous les chemins de fer livrés à l'État en exécution de la convention du 25 avril 1870, antérieurement au 1^{er} janvier 1877; l'ar-

ticle 34 a rapport aux lignes livrées depuis cette époque et à celles qui seront livrées ultérieurement.

Par l'article 33, le premier prélèvement de 7,000 francs par kilomètre, attribué à la Société par l'article 44 de la convention du 25 avril 1870 sur les recettes brutes des lignes relevant de cette convention, égales ou inférieures à 18,000 francs par kilomètre, est remplacé par une annuité fixe de 7,000 fr. par kilomètre.

En outre, la part revenant à la Société ou à ses ayants droit, en vertu du même article 44, dans la partie des recettes brutes dépassant 18,000 francs par kilomètre, est remplacée par des annuités fixées à forfait à 2,400 francs par kilomètre pour l'année 1877, avec augmentation annuelle de 160 francs jusqu'au taux de 4,000 francs par kilomètre, auquel ces annuités resteront fixées jusqu'à l'expiration des concessions.

Par l'article 34, le premier prélèvement et la part variable sont remplacés par une annuité kilométrique de 9,800 francs, payable en titres de la dette publique à 4 p. %.

La substitution d'une annuité de 7,000 francs au premier prélèvement de même montant, est la conséquence de la consolidation de la part variable stipulée par l'article 33.

La part variable, telle qu'elle est consolidée par cet article, correspond, ainsi qu'il a été dit plus haut, à un produit moyen de fr. 2 30 c^s. par titre, en supposant l'escompte à 4 p. % et 72 ans de jouissance, ce qui est à peu près le nombre moyen d'années restant à courir jusqu'au terme de la concession des lignes dont il s'agit audit article 33.

Cette valeur moyenne de fr. 2 30 c^s. est à peu près égale à celle à laquelle on arrive en adoptant fr. 0 75 c^s. pour le revenu des titres en 1877, et en supposant que ce revenu aurait diminué d'année en année de fr. 0 15 c^s. pour devenir nul en 1882 et augmenter ensuite de fr. 0 16 c^s. à 0 17 c^s. par année (1) jusqu'au taux maximum de 5 fr.

Il est possible que, sous l'empire des conditions de partage de la convention du 25 avril 1870, et le réseau réduit et modifié comme le prévoit la convention nouvelle étant entièrement construit, la progression serait plus rapide. Mais il est possible aussi que, pendant la période de construction, la chute soit plus profonde; d'autre part, il est possible et il est probable même que le taux maximum de 5 francs qui correspond à une recette brute de 34,000 fr. par kilomètre ne soit jamais atteint.

Si les lignes livrées depuis le 1^{er} janvier dernier et les lignes restant à livrer étaient traitées identiquement de la même manière que les lignes livrées antérieurement, le Trésor aurait à payer des annuités kilométriques:

Du chef de la part fixe de	fr.	7,000	»
Id. de la part variable d'environ.		3,700	»
		<hr/>	
ou en tout de	fr.	10,700	»
		<hr/>	

(1) Une augmentation de revenu de fr. 0.16 c^s par titre correspond à une augmentation de recette brute de 512 francs par kilomètre.

La différence de 900 francs entre ce chiffre et l'annuité de 9,800 francs fixée par l'article 34 est de 8.41 %. Elle représente la réduction à laquelle la Société de construction a consenti pour obtenir des titres de la Dette publique en représentation de l'annuité.

L'article 35 fixe le terme des concessions.

Dans l'Exposé des motifs du projet de loi présenté à la Chambre dans sa séance du 14 avril 1875, le Gouvernement disait ce qui suit :

« En même temps, le Gouvernement a voulu que la durée de la concession » des lignes restant à livrer par la Société fût, dès à présent, fixée d'une » manière irrévocable. Ayant égard aux circonstances difficiles au milieu » desquelles la Société s'est trouvée depuis la conclusion de la convention » du 25 avril 1870, le Gouvernement a pensé qu'il était équitable de pro- » roger de dix-huit mois les délais fixés par l'arrêté ministériel du 14 jan- » vier 1871 pour l'achèvement des travaux.

» Le Gouvernement s'est conformé, sous ce rapport, à ce qui s'est toujours » fait dans des cas analogues.

» Mais quelles que soient les raisons que la Société pourrait invoquer à » l'avenir pour justifier de nouvelles prorogations, celles-ci n'auront pas, le » cas échéant, pour effet de reculer l'échéance des concessions. Il a été » entendu que, pour chacune des lignes, sections ou embranchements qui » seront livrés successivement à l'exploitation, les quatre-vingt-dix années » de la concession commenceront au 1^{er} janvier ou au 1^{er} juillet suivant la » date de cette ouverture, sans que l'origine de ce délai puisse être posté- » rieure aux dates fixées actuellement pour l'achèvement des travaux. »

Les dates portées à l'article 35 ont été établies conformément à ce qui a été ainsi convenu, et pour les lignes nouvelles introduites dans l'arrangement, on a adopté les délais admis pour les lignes supprimées auxquelles on pouvait le mieux les assimiler.

C'est ainsi que l'on a adopté pour l'expiration de la concession de la section d'Avelghem vers Roubaix la date à laquelle la concession du chemin de fer du bassin calcaire de Tournai devait prendre fin ; que l'on a assimilé, sous ce rapport, les chemins de fer de Couillet à Jamioulx et de Mettet à Acoz au chemin de fer de ceinture de Charleroi, et les embranchements du bois de la Cambre et de Tervueren, au réseau des chemins de fer dans le Brabant.

L'article 36 fixe les points entre lesquels la longueur des lignes doit être mesurée.

Nous n'avons rien à ajouter à ce qui est déjà dit, à cet égard, dans la première partie de cet Exposé.

L'article 37 accorde le visa de la Trésorerie aux titres que la Société pourra créer en représentation des annuités qui, aux termes de l'article 35, remplaceront la part variable afférente aux lignes livrées antérieurement au 1^{er} janvier 1877.

Cette mesure est semblable à celle prise pour la part fixe par la convention intervenue le 25 février 1871 entre le Département des Finances et la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

L'article 38 accorde à la Société le paiement d'une partie du prix des

lignes qu'elle doit construire au fur et à mesure de l'acquisition des terrains, de l'approvisionnement des matériaux et de l'exécution des travaux.

C'est ce qui a été admis par la convention du 31 janvier 1873 approuvée par la loi du 15 mars suivant relative à la construction de divers chemins de fer dans les provinces de Luxembourg et de Namur, et par la loi du 19 décembre 1876 approuvant une convention concernant le prix de construction des chemins de fer de Tirlemont à Diest et Moll et de Neerlinter à Tongres.

Dans le même ordre d'idées, la loi du 23 mars 1876 a autorisé le Gouvernement à faire viser par la Trésorerie les titres représentatifs de l'annuité fixe que l'État avait à payer pour les lignes à livrer par la Société de construction.

En exécution de cette loi et de l'arrêté royal du 23 mars 1876, le Gouvernement a visé, par anticipation, des titres représentatifs d'annuités correspondant à fr. 11,758,430
valeur, diminuée de 15 p. % des terrains acquis, des travaux exécutés et des matériaux approvisionnés à pied d'œuvre, sur certaines lignes de chemins de fer concédés par la convention du 23 avril 1870.

Par suite de la mise en exploitation de plusieurs sections de ces lignes, ce visa est devenu définitif pour des titres correspondant à un capital de fr. 7,610,230

Les avances à la date de ce jour se trouvent ainsi réduites à fr. 4,143,200

Elles se rapportent aux sections ci-après, à concurrence des sommes portées en regard de chacune d'elles savoir :

Gosselies à Noir-Dieu	fr.	4,020,000
Ransart au Campinaire		233,000
Marcinelle à Jumet		233,000
Courcelles (Nord) à Luttre.		340,000
Buvrines vers Bonne-Espérance		382,500
Embranchement de la Providence à Sacré-Madame.		42,500
Bassilly à Lessines		112,800
Londerzeel à Alost		29,750
Bruxelles à Termonde		800,000
Boom à Baesrode.		103,700
Quenast à Lebecq-Rognon		134,450
Ransart à Jumet		340,000
Courcelles (centre) à Gosselies (ville)		297,500
TOTAL ÉGAL.	fr.	4,143,200

Aux termes du deuxième alinéa de l'article 2 de la loi précitée du 23 mars 1876, le Gouvernement avait à rendre compte aux Chambres, avant le

1^{er} juillet prochain, de l'exécution que cette loi a reçue. Il satisfait à cette obligation en donnant les renseignements qui précèdent.

La convention nouvelle rendra cette loi sans objet.

Les autres dispositions de la convention n'exigent point d'explications.

L'article 1^{er} du projet de loi porte l'approbation de cette convention.

Ainsi que nous l'avons déjà dit plus haut, l'article 2 autorise le Gouvernement à décréter d'utilité publique la construction de divers chemins de fer, embranchements et raccordements distraits du réseau de la convention du 25 avril 1870.

L'article 3 autorise le Gouvernement à émettre le capital nécessaire à l'exécution de la convention, et l'article 4 ouvre au Ministère des Finances le crédit nécessaire pour couvrir les frais de confection des titres de la Dette publique à créer.

Le Gouvernement espère que la Chambre voudra bien faire de ce projet de loi l'objet d'une prompte délibération.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD II,**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, Salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux publics et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

Est approuvée la convention conclue, le 1^{er} juin 1877, entre le Gouvernement belge, d'une part, et la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi du 25 avril-5 juin 1870), d'autre part, relative à diverses modifications à la convention du 25 avril 1870, approuvée par la loi du 3 juin suivant, et à la concession à cette Société des chemins de fer énumérés à l'article 6 de la convention précitée du 1^{er} juin 1877.

ART. 2.

Le Gouvernement pourra décréter d'utilité publique la construction des chemins de fer, embranchements et raccordements faisant l'objet des litt. *D, E, H, I* et *J* de l'article 2 de ladite convention du 1^{er} juin 1877.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à émettre en titres à 4 p. % le capital nécessaire à l'exécution de cette convention. Ce capital sera ajouté à l'emprunt contracté en vertu de la loi du 27 juillet 1871.

ART. 4.

Un crédit spécial de 150,000 francs, à couvrir au moyen des ressources ordinaires, est ouvert au Ministère des Finances pour subvenir aux frais de confection de ces titres.

Donné à Bruxelles, le 5 juin 1877.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

Le Ministre des Travaux publics,

A. BEERNAERT.

(14)

ANNEXE.**CONVENTION DU 1^{er} JUIN 1877.**

Entre l'État Belge, représenté par MM. Jules Malou, Ministre des Finances, et Auguste Beernaert, Ministre des Travaux publics;

Et la Société anonyme de construction de chemins de fer (Convention-loi du 25 avril-3 juin 1870), représentée par deux de ses administrateurs, MM. le comte Eugène de Meeüs et le marquis d'Ennetières, agissant ensuite des résolutions de l'assemblée générale de la Société tenue le 17 février 1877,

Il a été fait la convention suivante :

CHAPITRE 1^{er}.**MODIFICATIONS ET ADDITIONS AU CHAPITRE II DE LA CONVENTION
DU 25 AVRIL 1870.**

ARTICLE 1^{er}. — *Dispositions faisant l'objet des litt^{er} A à G de l'article 1^{er} de la loi du 9 juillet 1875 et modifications à ces dispositions.*

Le chemin de fer de Boom à Baesrode, dont il s'agit au litt^{er} A de l'article 1^{er} de la loi du 9 juillet 1875, aboutira au chemin de fer de Malines à Gand, entre les stations de Baesrode et de Termonde, et non à la station de Baesrode; d'autre part, le chemin de fer de la station de Blaton au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath et l'embranchement de Boom à Rumpst, prévus respectivement aux litt^{er} C et G du même article, ne seront pas exécutés; en troisième lieu, le chemin de fer repris au litt^{er} G dudit article se raccordera à Hoboken, au chemin de fer en construction de Vieux-Dieu vers la station d'Anvers

(Sud). En conséquence, les modifications qui font l'objet des litt^s A, B, C, D, E, F et G de l'article 1^{er} de la loi précitée, sont définitivement arrêtées comme suit :

A. Les sections de Boom à Malderen et de Malderen à Alost, du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai ne seront pas exécutées. Elles seront remplacées, l'une, par un chemin de fer partant de Boom, se raccordant à Puers, au chemin de fer de Malines à Terneuzen, passant par ou près de Saint-Amand et de Mariakerke, et se terminant, sur le chemin de fer de Malines à Gand, à l'ouest de la station de Baesrode; l'autre, par un chemin de fer prenant son origine à la station de Londerzeel, commune aux lignes de Malines à Gand et de Bruxelles à Boom, se raccordant à Opwyck au chemin de fer de Bruxelles à Termonde par Assche, passant par Moorsel et aboutissant à la station d'Alost du chemin de fer de Dendre et Waes.

Ces deux chemins de fer seront considérés comme faisant partie de la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, octroyée par l'arrêté royal du 3 février 1863, et comme s'ils étaient inscrits à l'article 17 de la convention du 23 avril 1870.

B. L'embranchement de la station de Contich du chemin de fer de Bruxelles à Anvers par Malines à la station de Contich du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, dont la non-exécution a été décrétée par l'article 4 de l'arrêté royal du 30 novembre 1870, est réintégré dans la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai.

C. Sont supprimés et considérés comme non venus, les 1^o, 2^o et 9^o de l'article 18 de la convention du 23 avril 1870, ayant respectivement pour objet la concession d'un chemin de fer partant de Basècles (Carrières) et se raccordant vers Stambruges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath; d'un embranchement rattachant les carrières de Basècles au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde, et d'un chemin de fer de Lembecq à Rebecq-Rognon avec embranchement au canal de Charleroi.

D. Le 10^o du même article est remplacé par ce qui suit :

Un chemin de fer partant de la station de Boom (chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai) passant par ou près de Niel, Schelle et Hemixem pour aboutir, au sud de la station d'Hoboken, au chemin de fer en construction de Vieux-Dieu vers la station d'Anvers (Sud).

ART. 2. — *Suppressions nouvelles.*

Ne seront pas exécutés ou ne seront pas portés en compte :

A. Les sections de Braine-le-Comte à Enghien et d'Enghien à Bassilly du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, repris au 1^o de l'article 17 de la convention du 23 avril 1870;

B. La section de Maffes à Ath du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath repris au 2^o du même article;

C. Le chemin de fer de Marchiennes-au-Pont à Thuillies et la partie de l'embranchement de Lobbes vers Bonne-Espérance comprise entre Lobbes et la gare de croisement à la bifurcation de Mont Sainte-Geneviève, des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay, repris au 5^o du même article;

D. Les parties indiquées ci-après du chemin de fer de ceinture de Charleroi reprises au 6^o du même article :

La partie comprise entre Gilly et Montigny (Trieu-Kaisin) de la section de Gilly à Charleroi, prévue par le 2^{me} alinéa du 1^o de l'article unique de l'arrêté royal du 21 juillet 1866 portant concession du chemin de fer de ceinture de Charleroi, et dont la partie comprise entre Montigny (Trieu-Kaisin) et Charleroi a été supprimée par l'arrêté royal du 30 novembre 1870;

La partie comprise entre la station à construire à ou près de Châtelet et la station de Tamines, de la ligne de Couillet vers Tamines, prévue également au deuxième alinéa du 1^o de l'article unique de l'arrêté précité;

L'embranchement qui devait partir de Gilly et passer par Couillet et Marcinelle pour aboutir, à Marchiennes, à la gare de formation du Centre, et faisant l'objet du 2^o de l'article unique de l'arrêté précité;

L'embranchement qui devait raccorder le chemin de fer de ceinture à la gare de Gilly du chemin de fer de Charleroi à Louvain, et faisant l'objet du 4^o de l'article unique du même arrêté royal;

Les embranchements industriels non encore livrés à l'État et concédés par les arrêtés royaux du 17 juillet 1869 et du 19 septembre 1873 par application de l'article 2 de la convention du 21 avril 1866, relative à la concession du chemin de fer de ceinture de Charleroi, à l'exception :

a. De la partie restant à construire de l'embranchement vers les usines de la Providence, qui fait l'objet du 10^o de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 17 juillet 1869, entre son extrémité actuelle et l'embranchement repris au littera *c*, ci-dessous;

b. De la courbe qui doit relier directement ledit embranchement de la Providence au chemin de fer de Marcinelle à Jumet;

c. De l'embranchement allant de la ligne de Marcinelle à Jumet à la station de la Planche, repris au 1^o de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 19 septembre 1873.

E. Les embranchements industriels concédés par l'arrêté royal du 19 septembre 1873, par application de l'article 2 de la convention du 12 décembre 1866, relative à la concession du chemin de fer de Luttre à Chatelineau;

F. Les parties indiquées ci-après du réseau des chemins de fer dans le Brabant, repris au 8° de l'article 17 de la convention du 25 avril 1870;

La section de Bruxelles (Nord) à Jette du chemin de fer de Bruxelles à Termonde par Assche;

Le chemin de fer de Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord) par Boitsfort, Woluwe, etc.

G. La section d'Ellezelles à Renaix, du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai repris au 9° de l'article 17 de la convention du 25 avril 1870;

H. Le chemin de fer destiné à relier les établissements industriels du bassin calcaire de Tournai à la station de cette ville repris au 10° du même article;

I. Les embranchements de la station de Vaulx vers les carrières du bassin calcaire de Tournai repris au 4° de l'article 18 de la convention du 25 avril 1870;

J. L'embranchement vers les carrières de Crève-Cœur du chemin de fer d'Antoing à la frontière, dans la direction de Saint-Amand, repris au 5° du même article.

ART. 3. — Stipulations concernant la section de Rebecq-Rognon à Quenast et de Quenast à Tubize.

La section de Rebecq-Rognon à Quenast que la Société de construction doit construire en exécution de la convention intervenue le 16 mars 1870 entre la Société des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut et la Société des carrières de Quenast, satisfera à toutes les conditions prescrites par le chapitre III de la convention du 25 avril 1870 pour les lignes reprises à l'article 18 de cette convention.

Il est entendu que la section de Tubize à Quenast sera parachevée de manière à ce qu'elle satisfasse aux conditions précitées pour une simple voie seulement, le tracé et le profil en long actuels étant maintenus.

ART. 4. — Modifications aux lignes faisant partie de la concession des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay. — Section de Chimay à la frontière.

La Société contractante construira :

1° Un embranchement de la station de Buvrines du chemin de fer de Lobbes à Piéton à la station de Merbes-Sainte-Marie du chemin de fer de Lobbes à Bonne-Espérance des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay;

2° Un embranchement raccordant le chemin de fer précité de Lobbes à Bonne-Espérance au chemin de fer du Centre dans la direction de Peissant.

Ces embranchements seront considérés comme faisant partie de la concession des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay, octroyée par l'arrêté royal du 4 août 1866 et ils tomberont, en conséquence, sous l'application du cahier des charges de cette concession, des stipulations de la convention du 23 avril 1870 et de celles du présent contrat, dans les mêmes conditions que les autres chemins de fer appartenant à cette concession.

La section de Chimay à la frontière ne sera exécutée que si son prolongement en France jusqu'au chemin de fer de Hirson à Mézières est décrété avant l'époque fixée par l'article 26 ci-dessous, pour l'achèvement de toutes les lignes faisant l'objet de la présente convention. Dans le cas où cette section ne serait pas construite, elle serait remplacée par un chemin de fer de longueur équivalente à désigner de commun accord, sous la réserve de l'approbation des Chambres.

ART. 5. — *Concession définitive du chemin de fer de Dour vers Cambrai.*

La concession du chemin de fer de Dour à la frontière française dans la direction de Cambrai, dont il s'agit au 11^o de l'article 18 de la convention du 23 avril 1870, est rendue définitive.

ART. 6. — *Lignes nouvelles.*

La Société contractante construira également:

1^o La section de Tubize à Braine-l'Alleud du chemin de fer de Tubize à Jodoigne, qui fait l'objet du 1^o de l'article 1^{er} de la loi du 23 mai 1876;

2^o La section d'Avelghem à la frontière française, du chemin de fer d'Audenarde vers Roubaix, dont il s'agit au 2^o de l'article 1^{er} de la même loi;

Toutefois, la partie de cette section comprise entre le chemin de fer de Mouscron à Tournai et la frontière, ne sera pas construite si son prolongement jusqu'à Roubaix n'est pas décrété avant l'époque fixée par l'article 26 ci-dessous pour l'achèvement de toutes les lignes faisant l'objet de la présente convention.

3^o Un chemin de fer qui, prenant son origine à la station de Mettet du chemin de fer de Tamines à Hastières, passera par ou près de Biesmes et de Gognies et aboutira au chemin de fer de Chatelineau à Givet, à la station d'Acoz;

4^o Un chemin de fer qui, prenant son origine à la station de Jamioulx du chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse, aboutira à la station de Couillet-Montigny du chemin de fer de l'État;

5^o Un chemin de fer qui, prenant son origine sur la ligne du Luxembourg au sud de la station du Quartier-Léopold à Bruxelles, se dirigera vers l'entrée du bois de la Cambre, où il se terminera par une station à créer contre l'avenue du bois, au sud de l'Académie militaire;

6^o Un chemin de fer qui, prenant également son origine sur la ligne du

Luxembourg entre les stations du Quartier-Léopold et de Boitsfort, passera par ou près d'Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre et se prolongera jusqu'à Tervueren.

Ces chemins de fer ou sections de chemins de fer seront assimilés, sous tous les rapports, aux chemins de fer repris à l'article 18 de la convention du 25 avril 1870, et seront régis par les stipulations de cette convention et par celles du présent contrat, absolument comme s'ils étaient inscrits audit article.

CHAPITRE II.

CLAUSES ADDITIONNELLES AU CHAPITRE III DE LA CONVENTION DU 25 AVRIL 1870 ET CLAUSES INTERPRÉTATIVES.

ART. 7. — *Application du cahier des charges-type n° 125, du 30 octobre 1863.*

Par extension aux stipulations de l'article 19 et du premier alinéa de l'article 25 de la convention du 25 avril 1870, toutes les clauses et conditions du cahier des charges-type N° 125, approuvé le 30 octobre 1863 par le Ministre des Travaux publics, sont rendues applicables à l'exécution des lignes restant à construire par la Société contractante, à l'exception de celles de ces clauses et conditions qui seraient en opposition avec les contrats de concession desdites lignes.

ART. 8. — *Plans.*

Le Ministre des Travaux publics se réserve de faire dresser, aux frais de la Société contractante, les plans que celle-ci ne soumettrait pas, dans les délais prescrits, à son approbation.

ART. 9. — *Ouvrages non prévus aux plans approuvés.*

L'article 20 de la convention du 25 avril 1870 est entendu en ce sens que la Société contractante sera tenue, jusqu'à la réception définitive dont il s'agit à l'article 33 de ladite convention, d'exécuter tous les ouvrages de premier établissement ou de parachèvement non prévus par les plans approuvés, et qui seront reconnus nécessaires par le Département des Travaux publics.

ART. 10. — *Réceptions provisoires.*

L'article 32 de la convention du 25 avril 1870 est complété comme suit :

« Dans les cas prévus aux alinéas 2 et 3 du présent article, la Société contractante versera dans les caisses de l'État, préalablement à la mise en

» exploitation de la ligne ou section de ligne, reçue provisoirement, une
 » somme représentant approximativement le coût des travaux en retard, et
 » ce conformément à l'évaluation que la Commission de réception en aura
 » faite, la Société entendue.
 » Les sommes ainsi versées serviront de gage au Gouvernement pour
 » sûreté des engagements de la Société, et le Gouvernement pourra les
 » appliquer, le cas échéant, à la dépense de l'exécution d'office des travaux
 » d'entretien ou de parachèvement qui présenteraient un caractère d'ur-
 » gence et que la Société aurait laissés en souffrance pendant le délai de
 » garantie compris entre la réception provisoire et la réception définitive.

ART. 11. — *Réceptions définitives.*

Le 2^me alinéa de l'article 33 de la convention du 23 avril 1870 est remplacé par le suivant :

« Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des
 » travaux de parachèvement, l'État pourra être substitué aux obligations de
 » la Société, moyennant paiement par celle-ci d'une somme à convenir, somme
 » qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures
 » restant à effectuer. Au cas où la Société et le Gouvernement ne tombe-
 » raient pas d'accord au sujet de cette évaluation, le montant de la somme à
 » payer par la Société serait fixé définitivement, après achèvement des tra-
 » vaux, par les soins de l'État et d'après la dépense réelle à laquelle ils
 » auraient donné lieu. Jusqu'à ce moment, le Gouvernement conserverait,
 » en garantie et à titre de gage, la somme à laquelle il aurait lui-même
 » évalué les travaux à exécuter, la Société étant tenue de compléter, le cas
 » échéant, dans ce but, le versement par elle effectué lors de la réception
 » provisoire par application de l'article 10 ci-dessus. »

Ledit article 33 est complété comme suit :

» Dans le cas où il ne serait pas fait usage de la faculté que le Gouvernement
 » s'est réservée par le 2^me alinéa du présent article, et où la Société serait en
 » conséquence chargée de procéder elle-même à l'achèvement des travaux en
 » retard, le Ministre des Travaux publics décidera s'il y a lieu ou non de
 » relever la Société de l'obligation de continuer à entretenir, jusqu'à la ré-
 » ception définitive, les travaux dont l'entretien lui incombe aux termes de
 » l'article 32.

» En aucun cas, la réception définitive ne pourra être retardée par suite
 » de l'application que le Gouvernement aurait faite de l'article 9 ci-dessus.»

ART. 12. — *Stipulations spéciales concernant divers chemins de fer.*

Le Gouvernement pourra faire effectuer les emprises et construire les ouvrages d'art de la section de Sottegem à Ellezelles pour une voie seule-

ment ; mais dans ce cas, la Société contractante sera tenue d'exécuter d'autres travaux d'un coût équivalent à l'économie réalisée.

La section d'Avelghem à la frontière du chemin de fer d'Audenarde vers Roubaix, passera par ou près de Saint-Genois et de Dottignies, et se raccordera vers Estaimpuis au chemin de fer de Mouscron à Tournai.

La section de Renaix à Tournai du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, prendra son origine sur le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, entre les stations d'Amougies et d'Orroir, passera par ou près de Celles, Pottes, Hérinnes, Molembaix, Obigies et Kain, et se raccordera au chemin de fer de Mouscron à Tournai, à l'ouest de la nouvelle station de Tournai.

Le maximum d'inclinaison des pentes et rampes est fixé, pour cette section, à six millimètres par mètre.

La section de Tournai à la frontière de France, du même chemin de fer, prendra son origine sur le chemin de fer de Saint-Ghislain à Tournai, à l'Est de la nouvelle station de Tournai, franchira l'Escaut en amont de cette ville, suivra la vallée de Barges et se dirigera vers la frontière en passant par ou près de Rumes.

Le maximum de l'inclinaison du profil en long de la section de Lembecq à Ronquières du réseau des chemins de fer dans le Brabant et du chemin de fer d'Écaussines à Ronquières, est fixé à 6 millimètres par mètre pour les pentes et à 12 millimètres par mètre pour les rampes dans le sens de Lembecq à Ronquières et de Ronquières à Écaussines.

L'embranchement du bois de la Cambre sera disposé en plan et en profil de telle façon qu'il puisse être prolongé ultérieurement sous l'avenue du bois jusqu'au chemin de fer de Bruxelles à Luttre.

ART. 13. — *Profils en travers.*

Les profils en travers approuvés par arrêté du Ministre des Travaux publics, en date du 10 août 1876, seront appliqués à toutes les lignes restant à construire, pour lesquelles les contrats prévoient des largeurs moindres que celles résultant de ces profils.

ART. 14. — *Tabliers métalliques.*

Par dérogation aux stipulations des contrats de concession, les parties métalliques des ponts et des viaducs inférieurs à tabliers ne seront construites que pour une voie, sauf dans les endroits où la société contractante est tenue d'établir deux voies de chemin de fer.

ART. 15. — *Parties de chemins de fer parallèles. — Terrains et ouvrages d'art.*

Lorsque deux parties des chemins de fer à construire seront parallèles l'une à l'autre et établies de telle façon que la voie de l'une des lignes pourra

servir de double voie à l'autre, les expropriations seront effectuées et les ouvrages d'art construits pour deux voies seulement dans l'étendue des parties de lignes parallèles.

Il en sera de même, lorsque l'un ou l'autre des chemins de fer à construire sera, sur une certaine étendue, établi parallèlement à une ligne exploitée à simple voie du réseau de l'État, et de telle façon que la voie nouvelle puisse servir de double voie à cette ligne.

La Société n'aura à ajouter aux terrains déjà acquis et aux ouvrages déjà construits, que ce qui sera nécessaire à un chemin de fer unique à double voie dans l'étendue des parties parallèles de la ligne préexistante et de la ligne nouvelle.

ART. 16. — Application générale des articles 9, 14 et 15.

Les stipulations qui font l'objet des articles 9, 14 et 15 ci-dessus seront applicables tant aux chemins de fer déjà livrés qu'aux chemins de fer à livrer encore en exécution des articles 17 et 18 de la convention du 25 avril 1870 et du présent contrat.

ART. 17. — Double voie entre Gilly et Chatelineau.

Par dérogation à l'article 22 de la convention du 25 avril 1870, la section de Gilly à Chatelineau du chemin de fer de Luttre à Chatelineau sera pourvue d'une double voie, et en conséquence, la seconde voie établie entre Gilly et Chatelineau sera considérée comme faisant partie dudit chemin de fer.

ART. 18. — Embranchements de Jemmappes-Produits à Pâturages et de la gare de formation à Wasmes. — Terrains et ouvrages d'art. —

Par dérogation aux stipulations du cahier des charges du chemin de fer de Dour à Quiévrain, la Société abandonnera à l'État les terrains acquis et les ouvrages d'art construits pour la double voie sur les embranchements de Jemmappes-Produits à Pâturages et de la gare de formation à Wasmes.

ART. 19. — Doubles voies aux bifurcations.

Il est entendu que la longueur de 200 mètres dont il s'agit au deuxième alinéa de l'article 22 de la convention du 25 avril 1870, est la longueur utile, c'est-à-dire la longueur de la partie où la seconde voie est séparée de la première par un intervalle de deux mètres au moins.

ART. 20. — Appareils de sécurité. — Signaux à distance.

Les appareils de sécurité dont il s'agit à l'article 23 de la convention du 25 avril 1870, seront établis, soit aux bifurcations des lignes se soudant

en pleine voie, soit aux raccordements des lignes se rencontrant à l'entrée des stations.

Ces appareils du système Saxby et Farmer seront appliqués avec tous les perfectionnements qui y ont été apportés ou qui pourront y être apportés ultérieurement, pourvu que ces perfectionnements soient appliqués aux appareils que l'administration des chemins de fer de l'État fait établir elle-même.

Les signaux à distance seront pourvus de sonneries trembleuses partout où cette mesure sera reconnue nécessaire par l'administration.

ART. 21. — *Bâtiments.*

Les stipulations spéciales contenues dans les cahiers des charges et conventions relatifs à la concession des chemins de fer qui font l'objet de l'article 17 de la convention du 25 avril 1870 en ce qui concerne les maisonnettes de garde, les loges, les bâtiments des recettes et les magasins à marchandises, seront considérées comme nulles et non avenues, de même que les plans approuvés en exécution de cette stipulation, sauf pour les bâtiments de l'espèce déjà exécutés ou dont la construction est commencée, ainsi que pour les maisonnettes de gardes des lignes d'Anvers vers Douai, de Bruxelles (Ouest) à Boom, et de Jette à Termonde, pour lesquelles le type approuvé le 19 juillet 1876 sera maintenu.

Tous les autres bâtiments satisferont aux conditions admises pour les chemins de fer qui font l'objet de l'article 18 de la même convention.

ART. 22. — *Locaux pour la douane.*

Il est entendu que la Société contractante établira, pour le service de la douane, dans les stations situées dans le rayon réservé, les locaux que l'administration jugera nécessaires.

ART. 23. — *Fers de la voie.*

L'article 27 de la convention du 25 avril 1870 est complété par les dispositions suivantes :

Dans les contrats que la Société passera pour la fourniture des rails, croisements, excentriques, etc., les clauses de garantie seront stipulées au profit de l'administration des chemins de fer de l'État, et les fournisseurs prendront l'engagement de remplir, sous ce rapport, toutes leurs obligations vis-à-vis de cette administration, absolument comme si leurs marchés étaient contractés directement avec elle.

La Société remettra en temps opportun à l'administration des chemins de fer de l'État les contrats qu'elle a conclus et les archives y relatives.

ART. 24. — Haies.

Le prix par mètre courant de haie dont il s'agit à l'article 29 de la convention du 23 avril 1870 est porté à fr. 0.80.

ART. 25. — Application de l'article 30 de la convention du 23 avril 1870.

Le 1^o de l'article 30 de la convention du 23 avril 1870 est rendu applicable aux travaux d'établissement ou d'agrandissement et d'appropriation des stations d'Hoboken, de Nivelles (Est), de Faurœux, de Tubize, de Braine-l'Alleud, d'Avelghem, de Mettet, de Couillet-Montigny et de Bruxelles (Quartier-Léopold) ou Watermael.

Cette disposition ne s'appliquera pas à la nouvelle station à créer à Londerzeel à la jonction des chemins de fer de Bruxelles à Boom et de Londerzeel à Alost avec le chemin de fer de Malines à Gand, ni à la station à créer à la jonction de la section d'Avelghem vers Roubaix avec le chemin de fer de Mouscron à Tournai. Ces stations seront exécutées par les soins et aux frais de la Société contractante.

Le 2^o du même article est rendu applicable à la partie de ligne commune aux chemins de fer de Bruxelles à Luttre et de Nivelles à Fleurus, comprises entre les stations de Nivelles (Est) et la bifurcation où la seconde de ces lignes se détache de la première.

Le 3^o dudit article s'appliquera aux chemins de fer qui font l'objet de l'article 6 ci-dessus.

ART. 26. — Durée des travaux. — Ordre d'exécution.

Les chemins de fer restant à construire seront terminés pour la fin de l'année 1881.

Ce délai pourra, le cas échéant, être dépassé pour la partie comprise entre le chemin de fer de Mouscron à Tournai et la frontière, de la section d'Avelghem vers Roubaix, et pour la section de Chimay à la frontière, ou le chemin de fer qui remplacera éventuellement cette section conformément à ce qui est prévu à l'article 4 ci-dessus.

Le délai précité sera, dans ce cas, prorogé par arrêté royal.

Le Gouvernement réglera, la Société entendue, l'ordre suivant lequel l'exécution et la livraison des lignes ou sections auront lieu.

ART. 27. — Cautionnement.

Les divers cautionnements déposés en garantie de l'exécution des lignes faisant l'objet des articles 17 et 18 de la convention du 23 avril 1870, seront remplacés par un cautionnement unique d'un million de francs, qui demeurera affecté à titre de garantie des engagements incombant à la Société con-

tractante pour l'ensemble des lignes qu'il lui reste à livrer en exécution de la convention précitée et du présent contrat. — Au fur et à mesure des réceptions définitives, il sera restitué à la Société contractante des parties de ce cautionnement proportionnelles à la longueur des lignes ou sections de lignes faisant l'objet de ces réceptions.

ART. 28. — *Cautionnement supplémentaire.*

Si, lors de la livraison à l'État d'une ligne ou section de ligne, d'autres lignes ou sections de lignes qui auraient dû être livrées antérieurement à celles-là ou en même temps que celles-là, en exécution de ce qui sera arrêté par le Ministre des Travaux publics par application de l'article 26 ci-dessus, n'ont pas atteint le degré d'avancement nécessaire pour qu'elles puissent être livrées aux dates prescrites, la Société contractante sera tenue de verser au Trésor, avant la remise du complément des titres de la Dette publique dont il s'agit à l'avant-dernier alinéa de l'article 58 ci-dessous, une somme de 25,000 francs par kilomètre de longueur des lignes ou sections de lignes restant à livrer d'après l'ordre prescrit.

Cette somme constituera un cautionnement supplémentaire et sera ajoutée au cautionnement principal en garantie de l'exécution des travaux restés en souffrance.

Elle sera restituée à la Société dès qu'il aura été reconnu que les motifs qui ont provoqué le versement de ce cautionnement supplémentaire ont cessé d'exister.

ART. 29. — *Titres de propriété. — Bornage.*

Les titres de toutes les propriétés constituant le domaine d'une ligne ou section de ligne seront remis à l'Ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées chargé de la surveillance des travaux, en temps utile pour que l'examen et la vérification puissent en être faits avant la réception provisoire de cette ligne ou section de ligne.

Il est entendu que le bornage dont il s'agit, soit à l'article 33 du cahier des charges général du 20 février 1866, soit aux cahiers des charges spéciaux de concession des chemins de fer repris à l'article 17 de la convention du 25 avril 1870, doit être fait contradictoirement avec les propriétaires des terrains contigus.

CHAPITRE III.

ADDITIONS ET MODIFICATIONS AU CHAPITRE IV DE LA CONVENTION DU 25 AVRIL 1870.

ART. 30. — *Livraison des lignes à fin d'exploitation.*

Une ligne ou section de ligne sera considérée comme livrée par la Société contractante à l'État, à fin d'exploitation, à partir du premier du mois qui

suivra la date de l'approbation par le Ministre des Travaux publics du procès-verbal de la réception provisoire de cette ligne ou section de ligne.

ART. 31. — *Travaux d'extension et d'amélioration.*

En conformité de ce qui est stipulé à l'article 9 ci-dessus, les travaux d'extension et d'amélioration dont il s'agit à l'article 40 de la convention du 25 avril 1870 ne seront à la charge de l'État qu'après la réception définitive des lignes ou sections de lignes.

ART. 32. — *Perception des produits.*

A partir du 1^{er} janvier 1877 et jusqu'à l'expiration des concessions des lignes faisant l'objet de la convention du 25 avril 1870 et du présent contrat, tous les produits directs et indirects, ordinaires et extraordinaires de ces lignes, seront perçus au profit exclusif du Trésor.

ART. 33. — *Lignes livrées antérieurement au 1^{er} janvier 1877. — Consolidation de la part de la Société dans les recettes brutes.*

A partir du 1^{er} janvier 1877, le prélèvement de 7,000 francs par kilomètre, attribué à la Société par l'article 44 de la convention du 25 avril 1870 sur les recettes brutes des lignes relevant de ladite convention, égales ou inférieures à 18,000 francs par kilomètre, sera remplacé, pour toutes les lignes ou sections de lignes livrées à l'État antérieurement au 1^{er} janvier 1877, par une annuité fixe de 7,000 francs par kilomètre.

En outre, la part revenant à la Société ou à ses ayants droit, en vertu de l'article 44 précité de la convention du 25 avril 1870, dans la partie des recettes brutes dépassant 18,000 francs par kilomètre, sera remplacée, pour les dites lignes, par des annuités fixées à forfait à :

2,400 francs par kilomètre pour l'année	. . .	1877
2,560 »	id. id.	. . . 1878
2,720 »	id. id.	. . . 1879
2,880 »	id. id.	. . . 1880
3,040 »	id. id.	. . . 1881
3,200 »	id. id.	. . . 1882
3,360 »	id. id.	. . . 1883
3,520 »	id. id.	. . . 1884
3,680 »	id. id.	. . . 1885
3,840 »	id. id.	. . . 1886
4,000 »	id. id.	. . . 1887

et pour les années ultérieures jusqu'à l'expiration des concessions respectives.

La Société contractante justifiera, avant le 15 juin 1877, de l'adhésion des ayants droit à la part dans les recettes brutes dépassant 18,000 francs par kilomètre, à la conversion dont il s'agit au présent article.

ART. 54. — *Lignes livrées depuis le 1^{er} janvier 1877 et restant à livrer. — Conversion en annuités fixes de la part de la Société dans les recettes brutes.*

Pour les lignes ou sections de lignes livrées à l'État depuis le 1^{er} janvier 1877 et pour toutes les lignes ou sections de lignes restant à livrer en exécution de la convention du 25 avril 1870 et du présent contrat, la part attribuée à la Société par l'article 44 de ladite convention du 25 avril 1870, dans les recettes brutes de l'ensemble des lignes relevant de cette convention, sera remplacée par une annuité kilométrique de 9,800 francs.

Cette annuité sera due pour chaque ligne ou section de ligne à partir de sa livraison à l'État jusqu'à l'expiration des concessions dont elles font partie.

Le capital représentatif des annuités ainsi établies sera remis, en titres de la Dette publique à 4 p. c., à la Société de construction ou à ses ayants droit, de la manière indiquée à l'article 58 ci-dessous.

Immédiatement après la promulgation de la loi portant approbation de la présente convention, la Société contractante retirera ou fera retirer de la circulation et remettra à l'État tous les titres de la caisse d'annuités et les titres créés en représentation de parts variables, afférents aux sections de lignes livrées à l'État depuis le 1^{er} janvier 1877 et aux lignes ou sections de lignes actuellement en construction.

Immédiatement après la remise à l'État des titres de la Caisse d'annuités dont il s'agit à l'alinéa précédent, il sera délivré à la Société contractante les titres de la Dette publique auxquels elle aura droit par application du présent article et de l'article 58 ci-dessous.

ART. 55. — *Terme des concessions.*

Pour l'application de l'article 44 de la convention du 25 avril 1870 et des articles 53 et 54 ci-dessus, le terme des concessions est fixé comme suit :

A. *Au 21 juin 1930*, pour l'embranchement partant de la branche de Wasmes et se dirigeant vers la gare de formation du chemin de fer de Saint-Ghislain.

B. *Au 19 décembre 1939*, pour le chemin de fer de Rebecq-Rognon à Quenast et pour l'embranchement de la carrière du Pendant.

C. *Au 27 septembre 1946*, pour le chemin de fer de Houdeng à Soignies.

D. *Au 31 décembre 1948*, conformément au prescrit du litt. J de l'article 1^{er} de la loi du 9 juillet 1875 pour :

1° Les chemins de fer énumérés à l'article 3 de la convention du 23 avril 1870 (601 kilomètres);

2° La section de Bascoup à Courcelles et de Courcelles à Gosselies et à Roux et l'embranchement du puits Perrier des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay ;

3° L'embranchement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque ;

4° Le chemin de fer des carrières de Quenast et son raccordement à la station de Tubize ;

5° Le chemin de fer de Dour à Quiévrain et la branche de Flénu (Produits) à Pâturages ;

6° Le chemin de fer de Péruwelz à la frontière de France.

E. *Au 19 février 1963*, pour le chemin de fer de Dour à la frontière de France, dans la direction de Cambrai.

F. *Au 31 décembre 1963*, pour la section d'Avelghem à la frontière française du chemin de fer d'Audenarde vers Roubaix.

G. *Au 31 décembre 1964*, pour les chemins de fer de Luttre à Chatelineau, de Fleurus à Nivelles, de Couillet à Jamioulx et de Mettet à Acoz, les parties du chemin de fer de ceinture de Charleroi non reprises au litt' D ci-dessus du présent article, le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, l'embranchement de Blaton à Bernissart et le chemin de fer d'Antoing à la frontière de France vers Saint-Amand.

H. *Au 31 décembre 1965*, pour les sections d'Anvers à Boom, de Boom à Baesrode et de Contich (Ouest) à Contich (Est) du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai ; le chemin de fer de Boom vers Anvers (Sud) et les sections du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions non reprises au litt' D ci-dessus et à l'exception des sections de Beaumont à Chimay et de Chimay à la frontière de France.

I. *Au 31 décembre 1966*, pour les sections de Beaumont à Chimay et de Chimay à la frontière, du chemin de fer de Frameries à Chimay, les sections de Londerzeel à Alost, d'Alost à Burst et de Sottegem à Ellezelles du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, la ligne de Bruxelles à Boom, du réseau des chemins de fer dans le Brabant, les sections de Bassilly à Lessines et de Lessines à Renaix du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.

J. *Au 30 mai 1968*, pour le chemin de fer de Bruxelles à Termonde, la section de Lembeq à Ronquières du réseau des chemins de fer dans le Brabant, le chemin de fer d'Ecaussines à Ronquières, la section de Renaix à Tournai et de Tournai à la frontière de France dans la direction de Douai, la section de Tubize à Braine-l'Alleud, l'embranchement du bois de la Cambre et l'embranchement de Tervueren.

ART. 36. — *Longueur des lignes.*

Pour l'application de l'article 34 ci-dessus, le mesurage des lignes déjà livrées à l'État sera maintenu tel qu'il a été établi en exécution des stipulations de l'article 46 de la convention du 23 avril 1870, et la longueur à adopter en ce qui concerne les lignes restant à livrer, sera la distance réelle en mètres mesurée entre les points indiqués ci-dessous, toute fraction de mètre comptant pour un mètre.

Chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.

1° Pour la section de Bassilly à Lessines, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Bassilly sur le chemin de fer de Hal à Ath et les aiguilles de la bifurcation au sud de la station de Lessines sur le chemin de fer de Dendre et Waes.

2° Pour la section de Lessines à Renaix, entre les aiguilles de la bifurcation au nord de la station de Lessines précitée et les aiguilles de la bifurcation aux abords de la station de Renaix sur le chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde.

Chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.

3° Pour le chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, entre les aiguilles de la bifurcation à l'est de la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul et les aiguilles de la bifurcation aux abords de la station de Maffles sur la ligne de Tournai à Jurbise.

Chemin de fer de Frameries à Chimay et ses extensions.

4° Pour la section de Beaumont à Chimay, entre le point formant l'extrémité de la section de Thuillies à Beaumont et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Chimay.

5° Éventuellement, pour la section de Chimay à la frontière française, entre le milieu du bâtiment des recettes de la station de Chimay et le point de rencontre de ladite section avec la frontière.

6° Pour la section de Lobbes à Thuillies, de l'embranchement de Lobbes à Beaumont du même chemin de fer, entre le milieu du bâtiment des recettes de la station de Lobbes et le point pris pour l'extrémité du mesurage de la section de Thuillies à Beaumont.

7° Pour la section de Mont-Sainte-Geneviève à Lobbes, entre le point pris pour l'extrémité du mesurage de la section de Buvrines-Mont à la bifurcation de Mont-Sainte-Geneviève et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Lobbes.

8° Pour le raccordement entre les stations de Buvrines et de Merbes-Sainte-Marie, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Buvrines et les aiguilles de la bifurcation près de la station de Merbes-Sainte-Marie.

9° Pour le raccordement de la section de Mont-Sainte-Geneviève à Bonne-Espérance avec la ligne du Centre dans la direction de Peissant, entre les aiguilles de la bifurcation de Faurœux sur la section de Merbes-Sainte-Marie vers Bonne-Espérance et les aiguilles de la bifurcation près de la station de Peissant.

10° Pour la section de Courcelles à Gosselies entre les aiguilles de la bifurcation, près de la station de Courcelles sur la section de Courcelles à Gosselies, et les aiguilles de la bifurcation près de la station de Gosselies sur la ligne de Luttre à Chatelineau.

11° Pour la courbe tournée vers Jumet, entre les aiguilles de la bifurcation sur la section de Courcelles à Gosselies et les aiguilles de la bifurcation sur la section de Gosselies à Jumet de la ligne de Luttre à Chatelineau.

12° Pour la section de Trazegnies à Luttre, entre l'extrémité de la partie déjà livrée à l'exploitation de la section de Trazegnies vers Luttre et les aiguilles de la bifurcation près de la station de Luttre.

Chemin de fer de ceinture de Charleroi.

13° Pour la partie restant à livrer de la section de Gilly à Ransart, entre l'extrémité de la partie déjà livrée de cette section et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Ransart sur le chemin de fer de Charleroi à Louvain.

14° Pour la courbe tournée vers Lambusart, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Vieux-Campinaire sur la section de Gilly à Ransart et les aiguilles de la bifurcation sur l'embranchement du chemin de fer de ceinture à la station de Lambusart.

15° Pour la section de Jumet à Ransart, entre les aiguilles de la bifurcation à l'est de la station de Jumet sur le chemin de fer de Luttre à Chatelineau et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Ransart, sur le chemin de fer de Charleroi à Louvain.

16° Pour la section de Marcinelle à Jumet, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Marcinelle, sur la ligne de Braine-le-Comte à Charleroi et les aiguilles de la bifurcation près de la station de Jumet sur le chemin de fer de Luttre à Chatelineau.

17° Pour l'embranchement de Couillet à Chatelet, entre les aiguilles de jonction aux voies de la gare de Montigny du chemin de fer de Charleroi à Namur et l'extrémité de cet embranchement.

18° Pour l'embranchement qui fait l'objet du 10° de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 17 juillet 1869, entre l'extrémité de la partie déjà livrée de cet embranchement et les aiguilles de jonction à l'embranchement dont il s'agit au § 20°.

19° Pour la courbe de raccordement de l'embranchement précité avec la section de Marcinelle à Jumet, entre les aiguilles de la bifurcation sur ledit embranchement et les aiguilles de la bifurcation sur la section de Marcinelle à Jumet.

20° Pour l'embranchement qui fait l'objet du 1° de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 19 septembre 1873, entre les aiguilles de la bifurcation où cet

embranchement prendra son origine sur la section de Marcinelle à Jumet et le milieu du bâtiment des recettes de la station de la Planche du chemin de fer de Charleroi à Wavre.

Chemin de fer de Luttre à Chatelineau.

21° Pour la section de Jumet à Gilly du chemin de fer de Luttre à Chatelineau, entre les points pris pour les extrémités du mesurage des sections de Gosselies à Jumet et de Gilly à Noir-Dieu.

Réseau des chemins de fer dans le Brabant.

22° Pour la ligne de Jette à Termonde, entre les aiguilles de la bifurcation à l'ouest de la station de Jette sur le chemin de fer de Dendre et Waes et les aiguilles de la bifurcation à l'est de la station de Termonde sur le chemin de fer de Malines à Gand.

23° Pour la section de Bruxelles à Zellick de la ligne de Bruxelles à Boom, entre les aiguilles de la bifurcation au nord de la station de Bruxelles (Ouest) sur le chemin de fer de ceinture de la ville, et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Zellick commune au chemin de fer de Jette à Termonde et de Bruxelles à Boom.

24° Pour la section de Zellick à Londerzeel de ladite ligne de Bruxelles à Boom, entre le milieu du bâtiment précité de la station de Zellick et le milieu du bâtiment des recettes de la nouvelle station projetée à Londerzeel sur le chemin de fer de Malines à Gand.

25° Pour la section de Londerzeel à Boom, entre le milieu du bâtiment précité de la nouvelle station de Londerzeel et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Boom.

26° Pour la section de Lembecq à Ronquières, entre les aiguilles de la bifurcation au sud de la station de Lembecq sur la ligne de Bruxelles à Quiévrain et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Ronquières.

Chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai.

27° Pour la section de Boom à Baesrode, entre le point pris pour l'extrémité du mesurage de la section d'Anvers à Boom et les aiguilles de la bifurcation entre la station actuelle de Baesrode et celle de Termonde sur le chemin de fer de Malines à Gand.

28° Pour la section de Londerzeel à Opwyck du chemin de fer de Londerzeel à Alost, entre le milieu du bâtiment des recettes de la nouvelle station de Londerzeel et le milieu du bâtiment des recettes de la station d'Opwyck commune aux chemins de fer de Jette à Termonde et de Londerzeel à Alost.

29° Pour la section d'Opwyck à Alost, entre le milieu du bâtiment précité de la station d'Opwyck et les aiguilles de la bifurcation à l'est de la station d'Alost sur le chemin de fer de Dendre et Waes.

30° Pour la section de Sottegem à Ellezelles, entre les aiguilles de la bifur-

cation qui formera l'origine de cette section, soit sur le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai, soit sur le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, et le milieu du bâtiment des recettes de la station d'Ellezelles, sur la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai.

31° Pour la section de Renaix à Tournai, entre les aiguilles de la bifurcation qui formera l'origine de cette section, sur la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai, et les aiguilles de la bifurcation où cette section prendra fin près de la station de Tournai, sur le chemin de fer de Mouscron à Tournai.

32° Pour la section de Tournai à la frontière, entre les aiguilles de la bifurcation où cette section prendra son origine sur le chemin de fer de Saint-Ghislain à Tournai et le point où cette section rencontrera la frontière.

Chemin de fer d'Antoing vers Saint-Amand.

33° Pour le chemin de fer d'Antoing vers Saint-Amand, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station d'Antoing sur le chemin de fer de Saint-Ghislain à Tournai et le point où cette section rencontrera la frontière.

Chemin de fer d'Écaussinnes à Ronquières.

34° Pour le chemin de fer d'Écaussinnes à Ronquières, entre les aiguilles de la bifurcation au nord de la station des Écaussinnes sur le chemin de fer de Braine-le-Comte à Charleroi et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Ronquières.

Chemin de fer de Dour vers Cambrai.

35° Pour le chemin de fer de Dour vers Cambrai, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Dour sur le chemin de fer de Dour à Quiévrain et le point où cette section rencontrera la frontière.

Section de Rebecq-Rognon à Quenast et embranchement de la carrière du Pendant.

36° Pour la section de Rebecq-Rognon à Quenast, entre les aiguilles de la bifurcation au nord de la station de Rebecq-Rognon du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand et le point de jonction de cette section avec celle de Tubize à Quenast.

37° Pour l'embranchement de la carrière du Pendant, entre les aiguilles de l'excentrique où cet embranchement prendra son origine sur l'une des voies de la station de Quenast et un point pris à quarante mètres de distance de la tête vers le village de Quenast du tunnel conduisant dans la carrière

Chemin de fer de Boom à Anvers (Sud).

38° Pour le chemin de fer de Boom à Anvers (Sud), entre le milieu du bâtiment des recettes de la station de Boom et les aiguilles de la jonction de ce chemin de fer avec celui que le Gouvernement fait construire entre la station de Vieux-Dieu et Anvers (Sud).

Section de Tubize à Braine-l'Alleud.

39° Pour la partie de Tubize à Clabecq, entre les aiguilles de la bifurcation au nord de la station de Tubize sur le chemin de fer de Bruxelles à Quiévrain et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Clabecq commune au chemin de fer de Lembecq à Ronquières et à la section de Tubize à Braine-l'Alleud.

40° Pour la partie de Clabecq à Braine-l'Alleud, entre le milieu du bâtiment précité de la station de Clabecq et les aiguilles de la bifurcation au nord de la station de Braine-l'Alleud sur le chemin de fer de Bruxelles à Luttre.

Section d'Avelghem à la frontière française dans la direction de Roubaix.

41° Pour la partie d'Avelghem au chemin de fer de Mouscron à Tournai, entre les aiguilles de la bifurcation à l'ouest de la station d'Avelghem sur le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, et le milieu du bâtiment des recettes de la station commune à créer sur le chemin de fer de Courtrai à Tournai.

42° Pour la partie frontière, entre le milieu du bâtiment précité de ladite station commune et le point où le chemin de fer à construire rencontrera la frontière.

Chemin de fer de Mettet à Acoz.

43° Pour le chemin de fer de Mettet à Acoz, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Mettet du chemin de fer de Taminies à Hastières et le milieu du bâtiment des recettes de la station d'Acoz du chemin de fer de Chatelineau à Givet.

Chemin de fer de Couillet à Jamioulx.

44° Pour le chemin de fer de Couillet à Jamioulx, entre les aiguilles de la bifurcation près de la station de Couillet sur le chemin de fer de Charleroi à Namur et le milieu du bâtiment des recettes de la station de Jamioulx du chemin de fer de l'Entre-Sambre et Meuse.

Embranchement du bois de la Cambre.

45^o Entre les aiguilles de la bifurcation où cet embranchement prendra son origine sur le chemin de fer du Luxembourg et l'extrémité dudit embranchement à l'avenue du bois.

Embranchement de Tervueren.

46^o Pour l'embranchement de Tervueren, entre les aiguilles de la bifurcation où cet embranchement prendra son origine sur le chemin de fer du Luxembourg et l'extrémité dudit embranchement à Tervueren.

ART. 37. — Visa par la Trésorerie des titres à créer par la Société.

En représentation des annuités fixées par l'article 35 ci-dessus, il pourra être créé, par la Société contractante ou ses ayants droit, des titres qui seront visés par la Trésorerie.

Le paiement de l'intérêt de ces titres et le remboursement de ceux-ci seront effectués aux Caisses de l'État à désigner par le Gouvernement.

La capitalisation pourra être basée sur une annuité fixe de quatre mille francs par kilomètre et moyennant le versement par la Société, ou ses ayants droit, à la caisse des dépôts et consignations, de la somme nécessaire pour couvrir la différence entre cette capitalisation et celle des annuités dues par le Trésor.

La somme ainsi versée sera productive d'un intérêt à 4 p. c.

Le Trésor retirera cette somme et ses intérêts de la caisse des dépôts et consignations au fur et à mesure des besoins, pour les appliquer au paiement de l'intérêt et au remboursement des titres dont il s'agit.

L'exécution des stipulations du présent article sera réglée par une convention spéciale.

ART. 38. — Délivrance des titres dont il s'agit à l'article 34.

La partie des titres dont il s'agit à l'article 34 ci-dessus, correspondant à un capital de 200,000 francs par kilomètre, sera délivrée sur le vu de certificats émanant du Département des Travaux publics, constatant la valeur des terrains acquis, des travaux faits et des approvisionnements à pied d'œuvre.

La valeur des terrains, des travaux et des approvisionnements sera déterminée d'après un devis correspondant à une dépense de premier établissement de 200,000 francs par kilomètre, quelle que soit la dépense réelle.

Ce devis sera dressé séparément par ligne ou par section, conformément aux indications qui seront données, à cet effet, par le Ministre des Travaux publics.

Le montant de chaque certificat ne pourra pas être inférieur à 500,000 francs.

Les titres seront délivrés avec la jouissance courante.

Quinze jours au moins avant l'échéance de chaque terme semestriel, la Société contractante ou ses ayants droit devront verser dans la caisse de l'État, les sommes nécessaires pour le service des intérêts des titres délivrés, et ce jusqu'à la livraison à l'État, à fin d'exploitation, des lignes ou sections de lignes auxquelles ces titres se rapportent, le tout sans préjudice au droit de faire exécuter d'office le complément des travaux.

Le complément des titres sera délivré après cette livraison et la Société contractante ou ses ayants droit bonifieront, le cas échéant, au Trésor, les intérêts de tous les titres depuis la dernière échéance jusqu'à la date à laquelle les lignes ou sections sont considérées comme livrées à l'État en exécution de l'article 30 ci-dessus.

Le Gouvernement se réserve de faire placer ou de placer lui-même les titres dont il s'agit au présent article. Dans ce cas, le produit net de ces titres ne pourra être inférieur de plus de 1 p. % au cours de la Bourse.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 39. — *Acceptation définitive des comptes des recettes.*

Les comptes mensuels des recettes des lignes livrées à l'État en exécution de la convention du 25 avril 1870, afférents aux exercices 1871 à 1876 inclus, sont considérés comme définitivement acceptés.

L'État d'une part, et la Société contractante stipulant, tant pour elle que pour la Banque de Belgique, d'autre part, renoncent réciproquement à toute réclamation ultérieure du chef des recettes portées indûment ou non portées en compte.

La Société contractante justifiera, avant le 15 juin 1877, de l'adhésion de la Banque de Belgique à la stipulation faisant l'objet du présent article.

ART. 40. — *Comptes des recettes à dresser ultérieurement.*

Si la Société contractante en fait la demande, le Gouvernement continuera à faire dresser les comptes des recettes dont il s'agit aux deux premiers alinéas de l'article 55 de la convention du 25 avril 1870. Dans ce cas, la dépense à laquelle l'établissement de ces comptes donnera lieu sera remboursée au Trésor par ladite Société aux époques à déterminer par le Gouvernement.

ART. 41. — *Obligations résultant du chapitre I^{er} de la convention du 25 avril 1870 restant à remplir.*

La Société contractante remplira les obligations résultant pour la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, des stipulations du chapitre I^{er} de la convention du 25 avril 1870 ou des contrats qui y sont mentionnés, obligations auxquelles il n'a pas été satisfait jusqu'ici ou qui seraient à remplir ultérieurement.

ART. 42. — *Remboursement des obligations émises par diverses Sociétés concessionnaires.*

La Société contractante s'engage à rembourser les obligations de la première série émises par la Société concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest de la Belgique, et les obligations émises par les Sociétés concessionnaires des chemins de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, de Hainaut et Flandres, de Frameries à Chimay, du Centre de Baume à Marchiennes, de Piéton à Senefte et à Manage, de Manage à Wavre et de Taminies à Landen.

La Société contractante justifiera, avant le 15 juin 1877, de l'adhésion des porteurs de ces titres à ce remboursement, qui sera effectué dans un délai de deux mois, à partir de la date de la loi portant approbation de la présente convention.

Le Gouvernement se réserve de retenir les sécurités qu'il jugera nécessaires, dans le cas où des adhésions feraient défaut.

ART. 43. — *Approbation par les Sociétés concessionnaires et liquidation de ces Sociétés.*

La Société contractante justifiera, également avant le 15 juin 1877, de l'approbation donnée à la présente convention par les Sociétés concessionnaires citées à l'article 42 ci-dessus, qui ne seraient pas déjà dissoutes.

Ces Sociétés prendront, à l'exception de celle des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, l'engagement, dont la Société contractante aura à justifier en même temps, de procéder à leur liquidation immédiatement après le remboursement des obligations dont il s'agit audit article 42.

ART. 44. — *Intérêts et dividendes à distribuer. — Opérations à faire par la Société.*

La Société contractante ne pourra distribuer ni intérêts ni dividendes aux actions ordinaires ou privilégiées, ni émettre des obligations pour en tenir lieu, sans l'assentiment du Ministre des Finances.

Elle ne pourra se livrer à aucune opération autre que celles qui ont directement pour but l'exécution de la convention du 25 avril 1870 et du présent contrat.

ART. 45. — *Commissaires du Gouvernement.*

Le Gouvernement nommera trois commissaires chargés de surveiller les opérations de la Société contractante.

Ces commissaires auront le droit d'interdire l'exécution de toute résolution qu'ils jugeront être en opposition avec les stipulations du présent contrat ou contraire aux statuts.

La Société pourra se pourvoir auprès du Gouvernement contre les décisions de ces commissaires.

Ces commissaires seront rétribués par le Gouvernement, à charge pour la Société contractante, de verser au Trésor par termes semestriels une somme annuelle de 6,000 francs.

ART. 46. — *Constitution d'une Société anonyme nouvelle.*

Il pourra être constitué, avec l'assentiment du Gouvernement, une Société anonyme nouvelle pour l'exécution des obligations incombant à la Société contractante, tant en vertu de la convention du 25 avril 1870 que du présent contrat.

ART. 47. — *Approbation des Chambres.*

La présente convention sera soumise à l'approbation des Chambres.

Elle sera considérée comme nulle et non avenue si cette approbation n'est pas accordée dans le courant de la présente session législative.

ART. 48. — *Enregistrement.*

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2.20.

Fait en double à Bruxelles, le 1^{er} juin 1877.

Marquis D'ENNETIÈRES.

C^{te} Euc. DE MEEUS.

J. MALOU.

A. BEERNAERT.
