

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 JUILLET 1885.

Convention conclue, le 21 juillet 1885, modifiant celle du 31 janvier 1873 et autorisation pour le Gouvernement de construire certains chemins de fer dans les provinces de Luxembourg et de Namur.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La Chambre connaît les longs retards qu'a subis l'exécution de la convention du 31 janvier 1873, en ce qui concerne la construction des lignes de Tamines à la Meuse et de la Meuse à Jemelle et à Athus, ainsi que les discussions et les procès auxquels elle a donné lieu.

Le cabinet précédent avait négocié, avec la « Société anonyme pour la construction des chemins de fer » substituée aux droits et aux obligations de la Compagnie des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut, des arrangements qui modifiaient le tracé de ces lignes.

Aux sections restant à construire, le Gouvernement voulait substituer les lignes de la Molinee et de la Lesse et une ligne de Rochefort vers la frontière de France. Il voulait donner ainsi une satisfaction légitime aux intérêts de l'arrondissement de Dinant, tout en obtenant un meilleur profil pour l'exploitation et en établissant des relations nouvelles entre le bassin charbonnier de Liège et les centres de consommation de Sedan et de Carignan.

Diverses combinaisons furent successivement étudiées et devinrent l'objet de projets de convention entre le Gouvernement et la Société.

En dernier lieu (10 avril 1884), les délégués du Gouvernement proposèrent la suppression des lignes de la convention de 1873 restant à construire, moyennant la construction par la Société, au prix de fr. 11,666,666-41, d'une ligne de Mettet à Anhée, par la vallée de la Molinee, de la section d'Éprave à Wanlin, dans la vallée de la Lesse, et de la ligne de Bastogne vers la frontière grand-ducale.

Le 12 mai 1884, le Gouvernement saisit la Chambre d'un projet de loi qui, tout en l'autorisant à faire construire les chemins de fer de Rochefort à Bièvre, d'Éprave à Villers-sur-Lesse et de Bastogne vers Wiltz, devait mettre un terme au contrat d'entreprise de la Société de construction, moyennant indemnité à fixer à l'amiable ou judiciairement, par application de l'article 1794 du Code civil.

La loi du 27 juillet 1884 ne s'est prononcée que sur une partie de ces propositions, en autorisant le Gouvernement à faire construire la ligne de Bastogne vers Wiltz. La Législature est restée saisie des propositions portant sur la construction des lignes de Rochefort à Bièvre et d'Éprave à Villers-sur-Lesse, ainsi que sur l'application de l'article 1794 du Code civil à l'entreprise de la Société de construction.

Si cette dernière proposition était adoptée, il en résulterait que l'exécution de communications depuis longtemps décrétées serait encore ajournée ; que les lignes exécutées demeureraient en impasse à Mettet et à Éprave comme à Gedinne ; que leur exploitation continuerait à être onéreuse, et que le Gouvernement aurait à payer deux fois pour une même entreprise le bénéfice de l'entrepreneur.

Malgré les difficultés de la situation financière, le Gouvernement a pensé qu'il valait mieux donner à ces questions, depuis trop longtemps pendantes, une solution immédiate. Il a repris les négociations avec la Société de construction, et elles ont abouti à une convention presque en tout point identique à celle que les délégués du Gouvernement avaient préparée en avril 1884.

D'accord avec le cabinet précédent, le Gouvernement estime qu'il y a lieu de substituer les lignes de la Molinee et de la Lesse à celles de Mettet à Hastière, d'Hastière à Gedinne et de Baronville à Éprave. Les avantages de ce nouveau tracé ont été si souvent développés dans les discussions des Chambres qu'il semble inutile d'y insister, et ils sont d'ailleurs résumés dans l'exposé des motifs du projet de loi du 12 mai 1884.

En remplacement des lignes de la convention de 1873 supprimées, la Société de construction aurait à exécuter la ligne de la Molinee, la section d'Éprave à Wanlin de la ligne de la Lesse et la ligne de Bastogne vers Wiltz. Le prix à forfait de cette entreprise serait, à peu de chose près, celui indiqué le 10 avril 1884.

On n'y a pas ajouté la section de Wanlin à Anseremme, parce que les études n'en étaient pas suffisamment complets pour qu'un prix d'entreprise à forfait pût être arrêté, mais il entre dans les intentions du Gouvernement de construire cette section par voie d'adjudication publique, de manière que, moyennant le règlement du droit de parcours entre Anseremme et Anhée, la ligne entière de Mettet à Éprave puisse être livrée à l'exploitation à peu près dans le même temps.

Ainsi, des trois impasses actuellement existantes, il ne resterait plus que celle de Gedinne. Il serait désirable de faire disparaître celle-ci également.

Mais il n'est pas encore possible de prendre une décision quant au choix de l'une des directions indiquées dans l'exposé des motifs de 1884, comme

pouvant compléter la ligne d'Athus. Faut-il décréter la construction d'une ligne de Bièvre à Rochefort, en empruntant la vallée de la Lesse supérieure? Faut-il, au contraire, chercher à atteindre Houyet par la vallée du Hilan? Le choix à faire entre ces deux solutions dépend, essentiellement, du point de savoir si le Gouvernement belge réussira à s'entendre avec le Gouvernement français pour l'établissement d'une nouvelle jonction ferrée entre le réseau belge et un point de la ligne française de Mézières à Montmédy. Dans l'affirmative, la ligne de Rochefort à Bièvre semblerait devoir être préférée, puisqu'elle contribuerait à la création d'une nouvelle ligne réunissant, par la voie la plus courte, le bassin houiller de Liège aux centres industriels de Sedan et de Carignan. Dans la négative, c'est la direction par la vallée du Hilan qui paraîtrait la plus avantageuse, parce qu'elle donnerait une ligne plus courte que celle qui emprunterait la section de Bièvre à Rochefort, pour les relations entre Athus et le bassin de Charleroi. Dans ces conditions, le Gouvernement, malgré son vif désir d'apporter à la Chambre une solution complète des difficultés qu'a fait surgir l'arrêt des travaux de construction du réseau namurois-luxembourgeois, ne croit pas pouvoir, actuellement encore, se prononcer définitivement sur les mesures à prendre pour supprimer l'impasse de Gedinne.

Il restera aussi à mieux assurer les relations de l'arrondissement administratif de Philippeville avec Dinant, chef-lieu de l'arrondissement judiciaire, et Namur, chef-lieu de la province. Il suffira pour cela de construire une ligne de 11 kilomètres environ entre Saint-Aubin et Ermeton-sur-Biert, et il entre dans les intentions du Gouvernement de solliciter ultérieurement des Chambres les crédits nécessaires à l'exécution de cet embranchement.

En ce qui concerne la ligne de Bastogne à Wiltz, l'on sait que la Belgique est liée par un traité avec le grand-duché de Luxembourg, et que les deux Gouvernements se sont engagés à prendre les mesures nécessaires pour que cette ligne internationale puisse être achevée le 1^{er} octobre de l'année prochaine. Les projets de cette ligne étant terminés, il a paru opportun de la comprendre parmi celles dont l'exécution serait confiée à la Société de construction.

L'exposé qui précède résume les considérations qui ont amené le Gouvernement à retirer le projet de loi du 12 mai 1884, et à le remplacer par le nouveau projet soumis à vos délibérations, et dont il ne nous reste plus qu'à analyser succinctement les divers articles.

L'article 1^{er} a pour objet d'approuver la nouvelle convention conclue avec la Société de construction.

L'article 2 confère au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour faire construire, par voie d'adjudication publique, la ligne dont il propose la construction immédiate et qui n'est pas comprise dans la nouvelle convention avec la Société.

L'article 3 autorise le Gouvernement à régler, à l'amiable ou par voie judiciaire, avec la Société concessionnaire en cause ou ses ayants-droit, les conditions de l'usage du droit de parcours sur la ligne de Namur à Givet entre Anhée et Anseremme.

L'article 4 met à la disposition du Gouvernement les ressources nécessaires pour l'exécution des articles 1^{er}, 2 et 3, ainsi que pour le règlement des sommes judiciairement dues à la Société de construction : les unes, pour l'indemniser du retard que le Gouvernement a mis à approuver les plans des lignes dont la nouvelle convention prévoit la suppression; les autres, à titre de remboursement des primes qu'elle a dû elle-même payer aux fournisseurs des rails mis en œuvre sur les lignes qu'elle a construites.

L'article 5, que nous introduisons dans le projet de loi, ne concerne pas la Société visée à l'article 1^{er} de ce projet, ni les lignes à construire dans les provinces de Namur et de Luxembourg. Il a pour but de permettre au Gouvernement d'imputer, sur le crédit dont il dispose pour le paiement des lignes faisant l'objet de la convention-loi des 1^{er}/26 juin 1877, les indemnités dues à la Banque de Belgique, du chef des primes pour garantie des rails. Le Gouvernement ne croit pas devoir recommencer, contre la Banque de Belgique, un procès de tout point analogue à celui qu'il a perdu contre la Société de construction visée à l'article 1^{er} du projet de loi. Il ne peut qu'appliquer, au cas de la Banque de Belgique, la décision rendue dans le cas de ladite Société de construction. Il demande à la Législature les ressources nécessaires à cette fin.

Telles sont, Messieurs, les mesures que nous vous proposons d'approuver.

Nous osons espérer qu'elles rencontreront un accueil favorable, et que la vieille question du réseau namurois-luxembourgeois recevra ainsi, sinon une solution complète, puisqu'il restera à résoudre la question de l'impasse de Gedinne, du moins une solution partielle, de nature à satisfaire déjà, dans une forte mesure, les intérêts généraux du pays et les intérêts des populations que les lignes nouvelles sont appelées à desservir.

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

Chevalier DE MOREAU.

Le Ministre des Finances,

A. BEERNAERT.



CONVENTION.

Entre l'État Belge, représenté par Monsieur le chevalier de Moreau, Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, et Monsieur Aug. Beernaert, Ministre des Finances, de première part ;

Et la Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant, dont le siège est à Bruxelles, rue de la Régence, 12, représentée par MM. Édouard Despret, président de son conseil d'administration, et G. Masure, son directeur, la dite Société agissant tant pour son compte que comme cessionnaire de la Société des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut, de seconde part ;

A été faite la convention suivante :

CHAPITRE PREMIER.

Lignes supprimées et lignes nouvelles.

ARTICLE PREMIER. — LIGNES SUPPRIMÉES.

La convention intervenue le 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant, entre l'État Belge et la Société des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut, est et demeure non avenue en ce qui concerne les sections de chemins de fer ci-après désignées, savoir :

A. La section restant à construire du chemin de fer de Taminés au chemin de fer de Namur à Givet, faisant l'objet du paragraphe 2 de l'article VII de la convention du 31 janvier 1873 ;

B. La section comprise entre le chemin de fer de Namur à Givet et Éprave (extrémité de la partie en construction) du chemin de fer faisant l'objet du paragraphe 3 de l'article VII précité ;

C. La section restant à construire du chemin de fer faisant l'objet du paragraphe 4 du dit article VII.

ART. 2. — LIGNES NOUVELLES.

La Société contractante de seconde part s'engage à construire pour le

compte de l'État Belge et à lui livrer en état d'exploitation, sauf le matériel roulant, le mobilier et le matériel mobile des stations, et l'outillage nécessaire à l'entretien de la voie, les chemins de fer ci-après, savoir :

- 1^o De Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée, par la vallée de la Mognée ;
- 2^o D'Éprave à Wanlin ;
- 3^o De Bastogne à la frontière grand-ducale dans la direction de Wiltz.

CHAPITRE II.

Stipulations concernant les lignes de Mettet à Anhée et d'Éprave à Wanlin.

ART. 3. — AVANT-PROJETS.

La ligne de Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée, par la vallée de la Mognée, et la ligne d'Éprave à Wanlin seront exécutées d'après les avant-projets dressés par l'administration des ponts et chaussées, annexés à la présente convention et qui ont servi de base pour déterminer le coût de ces lignes.

ART. 4. — PLANS D'EXÉCUTION.

Les plans d'exécution du tracé et du profil longitudinal, ainsi que les tableaux des ouvrages d'art à construire, seront soumis à l'approbation du Gouvernement, dans un délai de six mois, à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Ces plans et ces tableaux seront dressés conformément aux indications des plans d'avant-projets. Toutefois, la Société pourra y apporter des modifications en restant dans les limites déterminées dans les dits avant-projets en ce qui concerne le rayon des courbes et les déclivités, sans que l'allongement à résulter de l'ensemble des modifications puisse dépasser deux pour cent de la longueur prévue pour chacune des deux lignes et de manière à ne pas aggraver les conditions d'exploitation.

Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, la Société présentera les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de 1 à 1,000. Ils seront dressés par commune, en double expédition, dont une sur timbre, et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises à faire.

La Société présentera également à l'approbation du Gouvernement, en temps utile, les projets des ouvrages d'art de toute espèce, des passages à niveau, des déviations de routes et chemins, des dérivations de cours d'eau, les projets d'ensemble des stations, les projets des bâtiments, etc.

Les projets des ouvrages d'art et des passages à niveau comprendront des

plans des lieux, à l'échelle de 1 à 1,000, indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil du chemin de fer.

Les plans des déviations de routes et chemins et des dérivations de cours d'eau seront dressés à l'échelle de 1 à 1,000.

Les plans d'ensemble des stations seront rapportés à l'échelle de 1 à 500, ceux des bâtiments à l'échelle de 1 à 100 et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de 1 à 50.

Le Gouvernement devra statuer sur tous ces plans dans un délai de trois mois à partir de leur présentation. Il sera considéré comme ayant statué sur un projet, soit lorsqu'il aura pris un arrêté approuvant avec ou sans réserve le projet, soit lorsqu'il l'aura renvoyé non approuvé, à la Société, en indiquant les motifs de la non-approbation et les bases à suivre pour la confection d'un projet nouveau. Il est bien entendu que les réserves éventuelles qui pourraient être faites lors de l'approbation d'un projet ou les motifs de non-approbation, de même que les bases des nouveaux projets à présenter, ne pourront être en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Avant de statuer sur les projets soumis à son approbation, le Gouvernement pourra faire procéder, aux frais de la Société, aux opérations graphiques et autres que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, la Société devra faire parvenir au Gouvernement cinq expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

ART. 5. — PENTES ET RAMPES, COURBES, TERRASSEMENTS ET OUVRAGES D'ART.

Le maximum des déclivités des rampes est fixé à 12 millimètres par mètre dans la direction de la Meuse vers Mettet et de Wanlin vers Éprave, à 5 millimètres par mètre dans la direction de Mettet vers la Meuse, sauf à la sortie de la station de Mettet où la déclivité pourra atteindre 10 millimètres par mètre, et à 5 millimètres par mètre dans la direction d'Éprave vers Wanlin. Dans les courbes et les tunnels, ce maximum diminuera conformément au barème qui a été adopté par l'administration des ponts et chaussées pour l'établissement du profil longitudinal de l'avant-projet.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales suivant les indications du Gouvernement.

Le rayon minimum des courbes est fixé à 500 mètres, sauf pour la Mognée, où un rayon de 400 mètres pourra être admis à l'entrée de la station de Furnaux-Ermeton.

Les courbes dirigées en sens contraire devront être séparées par une droite de 100 mètres de longueur au moins.

Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés sur la largeur nécessaire pour établir une double voie. Les tabliers métalliques des ponts et passages inférieurs ne seront construits que pour une seule voie, mais

l'emplacement du second tablier devra être fermé de part et d'autre par des murs ou des garde-corps.

Les terrassements entre les stations ne seront exécutés que pour une seule voie.

Chaque fois que la Société 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 aura également la latitude de faire, à ses frais, les emprunts ou dépôts qu'elle jugera utiles à l'exécution des travaux.

Les terrassements et le ballastage de la voie seront effectués conformément aux indications des profils en travers approuvés par les arrêtés ministériels, en date des 17 juin 1874, 2^e direction B, n° 4985/9731, et 26 juin 1878, 4^e direction, n° 4985/12183, et la dépêche ministérielle du 24 décembre 1880, 4^e direction, n° 4792/27894.

La Société construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communication publique existantes ne subissent que les modifications reconnues indispensables.

Tous les ouvrages d'art établis dans le but de maintenir la circulation des voitures ou des piétons, seront, quelle que soit leur ouverture, surmontés, selon les circonstances, d'un bahut en maçonnerie ou d'un garde-corps, sur toute la longueur des têtes.

La voie charretière des viaducs aura de deux mètres cinquante centimètres à cinq mètres de largeur suivant la largeur du viaduc et sera comprise entre deux trottoirs. Elle sera toujours pavée pour les passages supérieurs à tablier métallique; elle sera pavée ou empierrée, selon les circonstances, pour les passages inférieurs.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière ne sera pas inférieure, en général, à 4^m,50 à l'aplomb des bordures du filet d'eau de la chaussée.

A l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de cinq mètres dans les souterrains et de quatre mètres quatre-vingts centimètres dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La largeur entre bahuts ou garde-corps des viaducs à construire sous le chemin de fer, de même que l'espacement des piédroits des souterrains et des viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, sera déterminée de manière qu'il reste partout, de chaque côté du railway, un intervalle entièrement libre d'un mètre cinquante centimètres. Les surlargeurs pour les ouvrages en courbe seront déterminées en tenant compte de la courbure

de la voie et de l'inclinaison du gabarit, d'après les règles adoptées dans des cas similaires sur la ligne d'Athus à la Meuse.

Les souterrains seront revêtus sur toute leur étendue; l'épaisseur de la maçonnerie ne pourra être inférieure à 0^m,45, tant pour la voûte que pour les piédroits. Ils seront terminés par des têtes en maçonnerie formant une saillie suffisante en dehors des talus de fond de la tranchée.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué tous les vingt-cinq mètres, des niches de 1^m,50 de largeur, 1 mètre de profondeur et 2 mètres de hauteur sous clef. Ces niches seront toutes placées du même côté de l'axe des souterrains, du côté de la voie à poser.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées recouvertes de tablettes en pierre de taille et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins soixante centimètres d'ouverture et un mètre de hauteur sous clef.

Les ouvrages d'art auront les ouvertures et les largeurs indiquées aux plans et profils annexés à la présente convention.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général et des bâtiments, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, de concert entre les ingénieurs de la Société et ceux de l'État. En cas de désaccord, il en sera référé au Gouvernement.

Les formes et dimensions des diverses pièces entrant dans la composition des tabliers métalliques seront telles que la fatigue n'atteigne pas 6 kilogrammes par millimètre carré de section, déduction faite des trous de rivets. Pour les ouvrages sous le chemin de fer, la surcharge consistera en un train de locomotives de 52 tonnes en ordre de marche. Pour les ouvrages au-dessus du chemin de fer, la surcharge consistera généralement en une voiture pesant avec son chargement 18,000 kilogrammes, le Gouvernement se réservant de réduire cette surcharge dans les cas particuliers où il reconnaîtrait que cette réduction ne présente pas d'inconvénient.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art avec tabliers métalliques devront subir les épreuves suivantes :

Pour les ouvrages sous le chemin de fer, les épreuves consisteront à y faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis y séjourner pendant quelques heures, un train de locomotives de 52 tonnes en ordre de marche. Pour les ouvrages au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront à y faire passer et repasser une voiture pesant avec son chargement le poids pour lequel le tablier aura été calculé. Les épreuves seront considérées comme satisfaisantes, si le tablier n'a pas subi de flexion permanente appréciable.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge de la Société, l'État se chargeant bien entendu de fournir les locomotives.

La quantité des perrés à établir ne pourra pas dépasser le chiffre de 11,460 mètres carrés, prévu aux devis qui ont servi à établir le coût des lignes nouvelles.

Tous les ouvrages d'art, aqueducs, ponts, ponceaux, viaducs et souterrains seront construits avec des matériaux du pays satisfaisant aux prescriptions du cahier des charges n° 125 de 1863, et conformément aux ouvrages similaires qui ont été construits sur les lignes déjà exécutées par la Société.

ART. 6. — PASSAGES A NIVEAU, MAISONNETTES, ETC.

Il sera établi 18 passages à niveau aux endroits indiqués aux plans d'avant-projets. Si, à l'endroit où ces plans prévoient un passage à niveau, la Société prend l'initiative de proposer une modification au tracé et au profil du chemin de fer, ce passage à niveau ne pourra toutefois être maintenu que pour autant qu'il puisse être établi à son nouvel emplacement dans des conditions satisfaisantes; et dans le cas de la suppression de ce passage à niveau, la Société ne pourra créer, à un autre emplacement, un passage à niveau en remplacement de celui supprimé.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer par un passage à niveau, sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant, de part et d'autre du railway, sur une longueur de sept mètres à partir du rail extérieur. Cette longueur pourra être réduite suivant les circonstances.

Le passage à niveau sera pavé sur une longueur de neuf mètres cinquante centimètres de part et d'autre de l'axe du chemin de fer, quelle que soit la longueur du palier, et sur la largeur indiquée aux plans d'avant-projets annexés à la présente convention, sauf entre les barrières où il y aura une sur largeur d'un mètre qui sera raccordée convenablement avec le pavage situé en dehors.

Dans le cas de passages à niveau obliques, les deux alinéas qui précèdent seront interprétés comme dans la circulaire ministérielle du 1^{er} mai 1878, nos 5995 et 8807.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages à niveau ou les viaducs auront, comme en général toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir par suite de détournements de voies de communication de l'espèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communication. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée, autant que de besoin, pour faciliter la circulation.

Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée d'après les circonstances locales, en tenant compte des déclivités que présente le chemin traversé.

Elles seront pavées ou empierrées, suivant que les voies de communication dont elles font partie sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré de la Société, sur toute la partie de la longueur modifiée qui sera considérée par le Gouvernement comme moins bonne que la partie correspondante du chemin existant.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et des passages à niveau sera au moins égale à trois mètres

cinquante centimètres et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite au moins sur une longueur de dix mètres de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Chaque passage à niveau sera pourvu d'une double barrière destinée à fermer le railway de chaque côté du chemin de fer. Toutes les barrières seront munies d'un passage pour piétons; elles seront en bois ou en fer, du modèle adopté pour la ligne d'Athus à la Meuse. Il y aura 13 couples de barrières à lisses, 4 couples de barrières métalliques et 2 couples de barrières à bascule.

Il sera placé neuf réverbères sur candélabres en fonte de fer, qui seront répartis suivant les indications du Gouvernement, aux points où le chemin de fer traversera une route ordinaire ou un chemin de grande communication.

La Société construira quinze maisonnettes de garde du type admis pour le chemin de fer de Libramont à Bertrix. Les maisonnettes seront pourvues d'un jardin d'une contenance de 4 ares au moins, et seront établies à une distance de cinq mètres au moins du rail le plus rapproché.

Aux endroits à indiquer par le Gouvernement, il sera établi 1,680 mètres courants de banquettes et 1,330 mètres courants de clôtures, du type admis sur la ligne d'Athus à la Meuse.

Les chemins de fer seront pourvus de poteaux kilométriques, de poteaux de défense, de poteaux de pentes et rampes, de bornes de délimitation, de signaux à distance et de disques d'arrêt. Les signaux à distance seront pourvus de lanternes et de sonneries trembleuses.

ART. 7. — STATIONS.

La Société construira six stations, dont quatre sur la ligne de la Molignée et deux sur la ligne d'Éprave à Wanlin.

Ces stations seront établies aux endroits indiqués aux avant-projets annexés à la présente convention.

Des quatre stations à construire sur la ligne de la Molignée, trois seront du type n° 1 et une du type n° 2, visés à l'article XVII de la convention du 31 janvier 1873.

Les deux stations à construire sur la ligne d'Éprave à Wanlin seront du type n° 1, ci-dessus.

Les bâtiments et dépendances des stations des types n° 1 et 2 seront conformes à ceux visés dans l'article XVII de la convention du 31 janvier 1873, sauf les modifications ci-après :

a. Les bâtiments aux recettes seront modifiés comme suit :

- 1° Il sera établi une seconde cave sous le bureau des recettes;
- 2° Il sera établi un auvent sur toute la longueur du bâtiment du côté des voies;

3° L'épaisseur des murs extérieurs sera la même que celle des bâtiments construits sur la ligne de Bastogne à Gouvy ;

b. La halle aux marchandises pour la station du type n° 2 sera du type n° 3. Les murs extérieurs auront tous deux briques d'épaisseur, sauf le pignon et la façade exposés aux mauvais vents qui auront 2 ½ briques. Elle sera couverte en ardoises et les rampants des pignons seront supprimés ; les toitures seront prolongées au-dessus des pignons en saillie de 0^m,80 sur le nu des murs. Elle sera pavée en pavés céramiques ;

c. Les rampes de chargement seront toutes du type n° 3 et le garde-corps en bois sera remplacé par un garde-corps métallique scellé dans une tablette continue en pierre de taille.

Pour les détails d'exécution de tous ces bâtiments, ainsi que pour la nature des matériaux à employer, on se rapportera aux bâtiments similaires de la ligne de Bastogne à Gouvy.

La Société établira une seule alimentation d'eau avec réservoir de 150 mètres cubes, conforme à celles établies sur la ligne d'Athus à la Meuse.

Il est entendu que la Société n'aura pas à établir de remise aux locomotives et que la bifurcation à faire éventuellement à Anhée ne sera pas à sa charge.

ART. 8. — TROTTOIRS ET VOIES CHARRETIÈRES.

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

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

ART. 9. — CHEMINS ET ABORDS DES STATIONS.

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

Les places de stationnement seront toujours pavées. Les chemins d'accès aux places de stationnement seront pavés ou empièrés suivant que les chemins auxquels ils se raccordent sont eux-mêmes pavés ou empièrés.

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

ART. 10. — TRAVAUX IMPRÉVUS.

Le Gouvernement aura le droit de prescrire, sans augmentation du prix

stipulé à l'article 23 ci-après, l'exécution d'ouvrages qui ne sont pas prévus aux plans des avant-projets ou l'amélioration de certains des ouvrages qui y sont prévus, pourvu que la dépense totale réelle qui doit en résulter ne dépasse pas la somme de 50,000 francs.

ART. 11. — DURÉE DES TRAVAUX.

Les lignes nouvelles seront terminées dans un délai qui ne dépassera pas quatre ans et demi, à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

CHAPITRE III.

Stipulations concernant la ligne de Bastogne vers Wiltz.

ART. 12.

La ligne de Bastogne à la frontière grand-ducale, dans la direction de Wiltz, sera construite conformément aux plans d'exécution annexés à la présente convention, sous les réserves suivantes :

1° En ce qui concerne les fondations des ouvrages d'art et bâtiments, ainsi que les maçonneries des ouvrages d'art, on s'en réfère à ce qui est dit ci-dessus à l'article 5 ;

2° Les maisonnettes de garde seront du type admis pour le chemin de fer de Libramont à Bertrix.

La Société exécutera, en outre, tous les travaux nécessaires à l'établissement de la seconde voie, sur la partie comprise entre l'origine de la ligne de Bastogne à Gouvy et le point où cette ligne se sépare de celle allant vers Wiltz.

La Société aura à sa charge les obligations contractées par l'État envers les propriétaires qui ont consenti à la prise de possession anticipée de leurs terrains. Il sera remis à la Société un relevé de ces obligations.

La ligne devra être terminée à la date du 1^{er} Octobre 1886, si les travaux dans le grand-duché de Luxembourg sont achevés pour cette date; en tout état de choses, elle devra être terminée dans un délai de deux ans, à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

CHAPITRE IV.

Stipulations concernant les trois lignes.

ART. 13. — VOIE ET APPAREILS SPÉCIAUX.

On emploiera pour la construction de la voie, les rails, éclisses, boulons et plaques de joint qui ont été approvisionnés pour la construction des lignes supprimées.

Ces rails et leurs accessoires ont été fournis en vertu de marchés contractés dans les conditions stipulées à l'article XIII de la convention du 31 janvier 1873 et ont été reçus par la commission de réception des chemins de fer de l'État.

Les billes seront en chêne; elles satisferont, sous le rapport de la qualité du bois, des dimensions, etc., à toutes les conditions que l'administration des chemins de fer de l'État insère actuellement dans ses cahiers des charges.

Un cinquième des billes pourra avoir 0^m,12 sur 0^m,24 ou 0^m,125 sur 0^m,25, à la condition qu'il y ait un nombre égal de billes de 0^m,14 sur 0^m,28 ou de 0^m,135 sur 0^m,27.

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

L'État fera suivre cette préparation par ses agents.

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

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

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

Les excentriques, les croisements, les traversées des voies, les ponts à bascule, les signaux à distance et les disques d'arrêt 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 contracte des marchés pour les fournitures de l'espèce.

Dans les contrats relatifs à ces marchés, la Société 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. Tous les frais quelconques à résulter de ces réceptions et des préparations seront à la charge de la Société.

La Société emploiera, comme ballast, à son choix, le gravier ou la pierre concassée du pays, satisfaisant comme dimensions et qualités, aux conditions imposées par l'administration des chemins de fer de l'État.

ART. 14. — INTERDICTION D'UTILISER LE MATÉRIEL DES VOIES DÉFINITIVES A LA CONSTRUCTION DES VOIES PROVISOIRES.

Le matériel destiné à la construction des voies définitives ne pourra pas

être employé à l'établissement des voies provisoires. Il est fait exception pour les voies à poser sur le couronnement du corps de la route à l'emplacement des voies définitives et destinées au transport du ballast.

ART. 15. — ACQUISITIONS DES TERRAINS.

L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence de la Société et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances, seront acquis au nom de l'État.

Il est expressément défendu à la Société, à moins d'y être autorisée par le Gouvernement, de stipuler, dans les actes d'acquisitions, des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général et spécialement quelque servitude que ce soit au profit du vendeur.

ART. 16. — EXÉCUTION DES TRAVAUX.

Si pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y visé, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais de la Société, et d'office si celle-ci demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire elle-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 17. — BORNEMENT.

Dans l'année de l'achèvement total des travaux, la Société fera faire, à ses frais, un bornage des terrains de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances.

Elle fournira au Gouvernement trois expéditions du plan de bornage dûment approuvé, en même temps que les titres de propriété qui devront être remis à l'État, au plus tard, dans l'année qui suivra la réception définitive de chaque ligne.

ART. 18. — PLANTATIONS DES HAIES A FAIRE PAR L'ÉTAT.

L'administration des chemins de fer de l'État se chargera de la plantation des haies, moyennant paiement, par la Société, d'une somme calculée à raison de quatre-vingts centimes (fr. 0-80) par mètre courant de haie à établir.

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

ART. 19. — APPLICATION DU CAHIER DES CHARGES N° 125 DE 1863.

Les articles 5, 2^e alinéa, 7, 8, 10 à 13, 15 à 17, 21, 22, 24, 25 et 30 à 39 du cahier des charges n° 125 de 1863 sont applicables aux travaux des nouvelles lignes, en tant qu'il n'y soit pas dérogé par les dispositions de la présente convention et par les suivantes :

a) Toutes les maçonneries quelconques seront faites au mortier de trass bâtard, sauf pour les bâtiments ;

b) Il sera fait usage pour la confection des mortiers de broyeurs mécaniques, chaque fois que dans un rayon de 500 mètres, il y aura à exécuter au moins 500 mètres cubes de maçonnerie.

ART. 20. — 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 suffisamment achevés, la Société en donnera connaissance au Département de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

Cette réception fera l'objet d'un procès-verbal à dresser par la commission compétente et sur les conclusions duquel le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics statuera dans le délai d'un mois à compter du jour de la visite des travaux par la dite commission.

Cette réception provisoire pourrait néanmoins avoir lieu dans le cas où certains ouvrages et dépendances de la route ou de ses stations ne seraient pas achevés ; seulement dans ce cas, la réception provisoire ne sera faite que sous réserve.

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

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'État. Mais la Société fournira, à toute époque, la quantité de ballast qui lui sera indiquée par l'administration pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur fixée par les profils en long et en travers. Cette fourniture se fera, avant la mise en exploitation de la ligne, dans les dépôts à désigner par l'administration, et après sa mise en exploitation, dans un endroit accessible de la ligne au choix de la Société. Tout le ballast qui restera approvisionné à

l'époque de la réception définitive de la ligne sera repris par l'État au prix de fr. 2-50 par mètre cube.

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

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

ART. 21. — RÉCEPTION DÉFINITIVE DES TRAVAUX.

Un an après l'approbation, par le Gouvernement, du procès-verbal de réception provisoire, et pour autant que tous les ouvrages dont l'établissement et l'entretien incombent à la Société se trouveraient à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive et, à partir de la date de cette réception, cessera toute responsabilité de la part de la Société.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir être terminés convenablement que par le service de l'exploitation, l'État pourra être substitué aux obligations de la Société moyennant paiement par elle d'une somme à convenir, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer. Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive absolument comme si le chemin de fer se trouvait dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

ART. 22. — RÉCEPTIONS PROVISOIRE ET DÉFINITIVE A APPLIQUER A DES SECTIONS PARTIELLES.

Dans le cas où des sections de lignes à construire faisant suite à des lignes déjà exploitées par l'État seraient susceptibles d'être livrées à l'exploitation, on pourrait 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 la présente convention ne se rapportait qu'à cette section seulement.

ART. 23. — PRIX DES TRAVAUX.

Le prix des travaux de construction des lignes faisant l'objet de l'article 2 de la présente convention est fixé à forfait à la somme de onze millions six cent vingt et un mille soixante-quatre francs et soixante-quatre centimes (fr. 11,621,064-64).

Moyennant le paiement de ce prix, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable des lacunes ou imperfections dont le projet définitif ou les avant-projets pourraient se trouver entachés, ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution; toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction et le maintien, jusqu'à la réception définitive, des chemins de fer et de leurs dépendances, seront exclusivement et sans exception à charge de la Société.

Les paiements auront lieu sur certificats à dresser par l'administration, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, de l'achat des terrains et de la remise des approvisionnements à pied d'œuvre.

Il ne sera fait aucune retenue sur les certificats de paiement.

Le montant de chaque certificat ne pourra pas être inférieur à 200,000 fr.

ART. 24. — ORIGINE ET EXTRÉMITÉ DES LIGNES.

Les lignes désignées à l'article 2 de la présente convention seront comprises entre les points indiqués ci-après :

1° Pour la ligne de Mettet au chemin de fer du Nord à Anhée, entre l'extrémité de la partie définitivement reçue de la ligne de Tamines à Mettet, et le point de tangence de l'axe de la nouvelle ligne avec l'axe de la ligne du Nord, situé à proximité du passage à niveau à Anhée;

2° Pour la ligne d'Éprave à Wanlin, entre l'extrémité de la partie approuvée de la ligne de Jemelle à la Meuse, à Éprave, distance : 7,854^m,50 de Jemelle, et un point situé à 190 mètres au-delà de l'axe du pont à construire sur la Lesse, immédiatement à la sortie de la station de Wanlin;

3° Pour la ligne de Bastogne vers Wiltz, entre le point de tangence de l'axe de la nouvelle ligne avec l'axe de la ligne de Bastogne à Gouvy, à 971 mètres environ de l'origine de ladite ligne, et la frontière grand-ducale.

ART. 25. — CAUTIONNEMENT.

Pour garantir l'exécution des engagements résultant de la présente convention, la Société déposera un cautionnement de quatre cent mille francs (fr. 400,000), qui sera remboursé au fur et à mesure de la réception définitive des diverses lignes ou sections de lignes, au prorata de leur longueur.

CHAPITRE V.

Clauses diverses.

ART. 26.

Les stipulations des deux derniers alinéas de l'article 25 de la présente convention sont applicables à la ligne de Bastogne à Gouvy et à la section

de Rochefort à Éprave. En conséquence, dans le délai d'un mois, à compter du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, l'État remboursera à la Société les sommes retenues pour les dites ligne et section, en exécution de l'avant-dernier alinéa de l'article XXV de la convention du 31 janvier 1873.

ART. 27.

Sur la somme de 400,000 francs restant du cautionnement visé à l'article XXIX de la convention du 31 janvier 1873, l'État remboursera dans le délai d'un mois, à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, une somme de 350,000 francs. Le reliquat de ce cautionnement, soit 50,000 francs, servira à garantir toutes les obligations incombant encore à la Société sur les lignes anciennes et celles en construction de Limerlé à Gouvy et de Rochefort à Éprave.

ART. 28.

Dans le délai d'un mois, à partir du jour de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, l'État reprendra à la Société, pour la somme de 330,000 francs, 3,300 tonnes de rails et accessoires formant l'excédent des matériaux de l'espèce déjà approvisionnés; il en fera la reprise dans le dépôt actuel d'Hastière.

L'État sera subrogé, en ce qui concerne les questions de garantie du matériel ainsi repris, aux droits et obligations de la Société.

ART. 29.

La Société se réserve le droit de céder l'entreprise qui fait l'objet de la présente convention avec l'agrément du Gouvernement.

ART 30.

La présente convention sera soumise à l'approbation de la Législature. Elle sera considérée comme nulle et non avenue, si cette approbation n'est pas accordée avant le 31 août 1885.

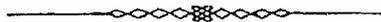
ART. 31.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2-40.

Fait en double à Bruxelles, le 21 juillet 1885.

E. DESPRET.
G. MASURE.

Chevalier DE MOREAU
A. BEERNAERT.



PROJET DE LOI.

 **Leopold II,****ROI DES BELGES,***ob tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics et des Finances retireront le projet de loi déposé en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le 12 mai 1884, et sur une partie duquel la Législature n'a pas statué jusqu'à présent, et ils présenteront, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue le 21 juillet 1883, entre le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics et le Ministre des Finances, d'une part, et la *Société anonyme pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant*, d'autre part, est approuvée.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à faire construire, par voie d'adjudication publique, un chemin de fer de Wanlin à Anseremme, prolongeant la ligne d'Éprave à Wanlin, dont la construction est prévue par la convention mentionnée à l'article 1^{er} de la présente loi, et se reliant, à Anseremme, à la ligne de Namur à Givet.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à régler, à l'amiable ou par voie judiciaire, avec la Société concessionnaire en cause ou ses ayants-droit, les conditions de l'usage du droit de parcours sur la ligne de Namur à Givet, entre Anhée et Anseremme.

ART. 4.

Les dépenses à résulter de l'exécution des articles 1, 2, 3 de la présente loi et le règlement des indemnités judiciairement dues à la Société préindiquée, seront imputées sur le crédit alloué au Gouvernement par l'article 64 du tableau général des crédits destinés aux dépenses extraordinaires de l'exercice 1885, approuvé par l'arrêté royal du 9 juillet 1885, pris en exécution de l'article 4 de la loi du 24 juin précédent.

ART. 5.

Les dépenses à résulter de l'application à l'entreprise faisant l'objet de la convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant, de la décision admise par un arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, en date du 22 décembre 1883, rendu en cause de l'État Belge contre la Société mentionnée à l'article 1^{er} de la présente loi, seront imputées sur le crédit alloué au Gouvernement par l'article 65 du tableau cité à l'article 4 ci-dessus.

Donné à Ostende, le 29 juillet 1885.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie et des Travaux publics,*

Chevalier DE MOREAU.

Le Ministre des Finances,

A. BERNAERT.

