

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CONCESSION

D'UN

CHEMIN DE FER

DE HASSELT A MAESEYCK.

BRUXELLES,

IMPRIMERIE DU MONITEUR BELGE,

RUE NOTRE-DAME-AUX-NEIGES, 58.

1870

16 941
750

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

CONCESSION

D'UN

CHEMIN DE FER

DE HASSELT A MAESEYCK.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 1^{er} décembre 1866, par laquelle le gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, avec prolongement éventuel vers la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht;

Vu la convention conclue, le 14 mai dernier, entre Notre Ministre des travaux publics et la Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics, représentée par le sieur Rodolphe Coumont, domicilié à Bruxelles;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics, représentée par le sieur Rodolphe Coumont, administrateur-directeur de ladite banque, est déclarée concessionnaire d'un chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, avec prolongement jusqu'à la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht.

Cette concession est accordée aux clauses et conditions de la convention précitée du 14 mai dernier et du cahier des charges visé par cette convention, annexés l'un et l'autre au présent arrêté.

Notre Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 juin 1870.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

A. JAMAR.

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Alexandre Jamar, Ministre des travaux publics, représentant le gouvernement belge, d'une part,

Et la Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics (limited), représentée par M. Rodolphe Coumont, administrateur-directeur, à ce dûment autorisé, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls et aux clauses et conditions du cahier des charges relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le département des travaux publics le 20 février 1866, dont une expédition restera annexée à la présente convention, et sous la réserve des additions et modifications apportées à ce cahier des charges par les dispositions indiquées ci-après :

Un chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, avec prolongement jusqu'à la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht.

La construction de ce prolongement ne deviendra obligatoire que quand le gouvernement des Pays-Bas aura autorisé le prolongement de la ligne concédée sur son territoire.

Le contractant de deuxième part s'engage à faire les diligences nécessaires auprès du gouvernement des Pays-Bas pour obtenir la concession de ce prolongement et à justifier envers le gouvernement belge les démarches faites dans ce but.

Le chemin de fer devra être convenablement raccordé à la station établie à Hasselt pour le service des voies ferrées aboutissant actuellement à cette ville.

Indépendamment du prix de location auquel le concessionnaire du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck pourrait être tenu pour l'usage éventuel de ladite station, il supportera, en outre, tous les frais qui pourraient résulter des travaux d'agrandissement et d'appropriation que le gouvernement jugera nécessaire de prescrire dans l'intérêt de l'exploitation et de la sécurité publique.

Art. 2. Les conditions de raccordement des deux sections frontières à construire éventuellement, l'une sur le territoire belge, l'autre sur le territoire des Pays-Bas, et les conditions de l'exploitation internationale feront

l'objet d'une convention à conclure entre les gouvernements belge et des Pays-Bas.

Art. 3. Le concessionnaire sera tenu de construire, dans la station frontière ou sur tel autre point que le gouvernement désignera, les bâtiments nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Il devra se conformer à tout ce que le gouvernement prescrira dans l'intérêt du service de la douane et transporter gratuitement les fonctionnaires voyageant pour le même service.

Art. 4. Les ouvrages de tout genre à exécuter pour l'établissement de ce chemin de fer seront terminés jusqu'à Maeseyck et la ligne sera livrée à l'exploitation dans le délai de dix-huit mois, à partir de l'approbation du tracé, du profil longitudinal et des plans d'emprises.

Art. 5. Les travaux devront être entamés dans les deux mois suivant l'approbation des projets et la société concessionnaire devra maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents de l'administration pour assurer l'achèvement du chemin de fer dans le délai mentionné à l'article précédent.

Art. 6. La concession des péages dont il est fait mention à l'article 34 du cahier des charges est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, qui prendra cours à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entre Hasselt et Maeseyck.

Art. 7. Les frais annuels de surveillance des travaux de la ligne concédée, à payer aux termes de l'article 28 du cahier des charges, sont fixés :

1^o Pendant la durée de la construction, à 1,500 francs ;

2^o Pendant la durée de l'exploitation, à 500 francs.

Art. 8. Le concessionnaire sera autorisé par le gouvernement à céder la concession à une société anonyme. Le capital à former pour la construction de la ligne et pour la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de cette ligne ne pourra dépasser 140,000 francs par kilomètre, s'il est composé exclusivement d'actions.

Toutefois, ce capital sera réduit à la somme de 120,000 francs par kilomètre au cas où l'exploitation de la ligne serait faite soit par l'Etat belge, soit par une compagnie agréée par l'Etat.

Si le capital était formé partie actions et partie obligations, la somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour compléter le capital ne pourra dépasser 5,750 francs par kilomètre.

Art. 9. Le gouvernement se réserve le droit de reprendre à toute époque l'exploitation du chemin de fer concédé, aux conditions suivantes :

a. Le chemin de fer à construire sera considéré, à partir du jour de la mise en exploitation, à constater par procès-verbal, comme faisant partie

du réseau construit directement par l'Etat et sera, comme tel, exploité, administré et entretenu par le gouvernement, sur le même pied que les voies ferrées du réseau construit par l'Etat, à l'exclusion de toute intervention du concessionnaire ; et, par suite, il est entendu que ce concessionnaire ne pourra intervenir dans le règlement du prix des transports, le service des trains, l'entretien, etc., et que le gouvernement pourra accorder telles modérations ou exemptions de taxe qu'il jugera convenir, sans que le contractant de deuxième part puisse élever aucune réclamation de ce chef ;

b. Au moment de la reprise de l'exploitation par le gouvernement, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en bon état d'achèvement et d'entretien et être pourvus de tous ustensiles et engins quelconques nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien de la route.

La reprise de l'exploitation sera précédée d'une réception. Si cette réception constatait qu'il reste encore à exécuter des travaux d'achèvement ou d'entretien, comme aussi s'il restait encore à fournir des ustensiles ou engins, le concessionnaire sera tenu de terminer ces travaux et de faire ces fournitures dans les délais à fixer par le département des travaux publics.

L'Etat pourra être substitué aux obligations incombant de ce chef au concessionnaire, moyennant versement, par celui-ci, dans la caisse du trésor public, d'une somme à convenir entre les parties contractantes ;

c. Si, au moment de la reprise de l'exploitation, le concessionnaire possédait un matériel d'exploitation destiné au service du chemin de fer concédé, l'Etat sera tenu de reprendre ce matériel moyennant paiement de la valeur à dire d'experts ;

d. A partir de la reprise de l'exploitation, l'Etat supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer, de ses stations et dépendances, et tous outils, ustensiles et engins quelconques nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien de la route, à partir du jour où cet entretien incombera à l'Etat, seront, aussi bien que le matériel des transports, à la charge de l'Etat ;

e. Le gouvernement restera seul responsable, envers les tiers, des conséquences de l'exploitation, à moins que les pertes ne résultent d'un vice de construction ;

f. Toutes les recettes du chemin de fer seront opérées par l'Etat ; l'Etat abandonnera au concessionnaire, pendant la durée de la concession, la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature qui auront lieu sur le chemin de fer à construire.

Le partage des recettes portera exclusivement sur les prix de transport proprement dits, les frais de chargement et de déchargement et les taxes de provision, d'enregistrement et d'avis d'arrivée.

Le concessionnaire n'aura droit à aucune part dans d'autres produits et notamment dans ceux perçus du chef de la prise et de la remise à domicile, de l'assurance, des cartes de circulation, des dépôts au bagage, des frais de chômage du matériel, des frais de magasinage et de dépôt, des opérations de douane, des surtaxes non remboursées et de la vente des arbres, osiers, herbages croissant sur les terrains et talus du chemin de fer.

Les parts à attribuer au concessionnaire dans les péages seront déterminées conformément aux règles admises pour le partage des recettes entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et la société concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise;

g. Le règlement de compte des sommes à payer par l'Etat au concessionnaire aura lieu mensuellement, au moyen de relevés qui seront dressés par l'administration, dûment vérifiés, et qui seront remis au concessionnaire, au plus tard, dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel ledit règlement de compte s'appliquera.

Dans les dix jours après celui de l'acceptation, par le concessionnaire, de chaque règlement, il lui sera délivré un mandat payable à vue chez le directeur du trésor à Bruxelles et montant à la somme revenant au concessionnaire;

h. Le gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour la loyale exécution de la présente convention.

D'autre part, le concessionnaire s'interdit formellement tous traités, arrangements ou conventions quelconques sans le consentement préalable de l'Etat.

Dans le cas où le concessionnaire contreviendrait à cette stipulation, le montant intégral de la part de recette qui lui est attribuée pour chacun des cas où des actes de fraude auront été commis appartiendra au trésor et sera prélevé sur toute somme revenant au concessionnaire, et ce, sans préjudice à toutes mesures administratives et même à des dispositions législatives, que le gouvernement se réserve de prendre ou de provoquer, selon les circonstances.

Art. 10. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession. Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de 10 p. c. Dans

aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour base, ni au montant du minimum d'intérêt garanti par l'article 11 ci-après.

Si le concessionnaire le demandait, l'Etat sera tenu de reprendre le matériel d'exploitation, moyennant remboursement de la valeur à dire d'experts.

Art. 11. En exécution de la loi du 1^{er} décembre 1866, le gouvernement garantit au concessionnaire, pour la section du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, pendant un terme de cinquante ans, à titre de minimum d'intérêt, une somme annuelle de cent cinquante mille francs (fr. 150,000).

Cette garantie courra au profit du concessionnaire ou de la compagnie qui le remplacerait, le cas échéant, à partir de la mise en exploitation de la section susdite.

Art. 12. Pour déterminer le produit net de la section du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, on établira d'abord les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire sur la totalité de la ligne de Hasselt à Maeseyck et de son prolongement jusqu'à la ligne néerlandaise de Venloo à Maestricht, et on répartira cette dépense sur les deux sections, au prorata de la longueur de chacune d'elles. On établira ensuite la totalité de la recette brute de la ligne de Hasselt à Maeseyck et de son prolongement, et on répartira également cette recette sur les deux sections susmentionnées, au prorata de la longueur de chacune de ces sections.

La garantie du minimum d'intérêt dont il vient d'être question est accordée sous les conditions suivantes :

1^o Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire sera arrêté, de concert entre le gouvernement et le concessionnaire, au 31 décembre de chaque année. Le Ministre des travaux publics déterminera les justifications à faire par le concessionnaire à l'appui du compte.

Le gouvernement aura le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la société ou par telle inspection qu'il jugera nécessaire, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte de recettes et dépenses.

Dans les dépenses d'exploitation ne seront pas comprises celles pour constructions nouvelles et agrandissement des bâtiments, parachèvement de la ligne, extension des gares et de leurs voies, augmentation du matériel d'exploitation et établissement d'une seconde voie, en un mot, tout ce qui aura pour effet d'augmenter le matériel fixe et roulant ou d'agrandir et étendre les stations, la voie, les ouvrages d'art et les accessoires;

2^o Si, usant de la faculté qu'il s'est réservée par l'article 9, l'Etat reprend l'exploitation du chemin de fer, la quote-part des recettes à payer au concessionnaire sera considérée comme le produit net à prendre pour base de l'application de la garantie d'intérêt;

5° L'intérêt à couvrir sera appliqué par le gouvernement sur le vu du compte des recettes et dépenses dûment arrêté et certifié.

A l'expiration du premier semestre de chaque année, le gouvernement payera, sur la production d'un compte provisoire, un à-compte dont il fixera le montant.

Il est expressément entendu que, quel que soit le résultat de ce compte, l'Etat ne pourra être tenu, en aucun cas, de payer, du chef de sa garantie, une somme annuelle supérieure à cent cinquante mille francs (fr. 150,000) ;

4° Dans le cas où le produit net de l'exploitation de la section de Hasselt à Maeseyck excéderait deux cent mille francs (fr. 200,000), l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'Etat, pour les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt.

Art. 15. Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi du 28 mai 1856, le gouvernement se réserve la faculté de régler le droit de parcours moyennant une indemnité équitable.

Art. 14. Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention, le contractant de deuxième part a versé un cautionnement de cent cinquante mille francs (fr. 150,000), qui demeurera affecté et sera remboursé ainsi qu'il est dit à l'article 18 du cahier des charges.

Art. 15. Le Ministre des travaux publics accepte, sous réserve de la sanction royale, les engagements et obligations résultant de la présente convention.

Art. 16. La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de 2 fr. 20 c.

Fait en double à Bruxelles, le 14 mai 1870.

RODOLPHE COUMONT.

A. JAMAR.

(Suit le cahier des charges et conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique.)
