

Le 19 juin 1929

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

LOI ET CONVENTION

RELATIVES A LA

CESSION DE LA LIGNE

BRUXELLES QUARTIER - LEOPOLD - TERVUEREN

Le 19 juin 1929.

Société Nationale des Chemins de fer belges.

Loi relative à la cession de la ligne
Bruxelles (q. L.) - Termeren.

Albert, Roi des Belges.

A tous présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. - La Société nationale des Chemins de fer belges est autorisée à céder pour la durée et aux conditions à déterminer par le Gouvernement, ses droits relatifs à l'exploitation de la ligne de Bruxelles (q. L.) à Termeren, tels qu'ils résultent de la loi du 23 juillet 1926 créant la dite société.

Article 2. - Toutes les conventions auxquelles donnera lieu cette cession seront subordonnées à l'approbation du Gouvernement.

Article 3. - La disposition de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926, subordonnant à l'autorisation législative toute extension du réseau de la Société Nationale des Chemins de fer belges, est applicable en cas d'établissement d'embranchements ou d'extensions de ligne.

Article 4. - Le statut qui sera adopté pour le personnel de la Société nationale des Chemins de fer belges sera appliqué au personnel du concessionnaire.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le Moniteur.

Donné à Bruxelles, le 27 mai 1929.

Albert.

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,
Maurice Lippens.

Vu et scellé du sceau de l'Etat :
Le Ministre de la Justice,
P.-E. Janson.

Convention

relative à la concession de l'électrification
et de l'exploitation de la ligne de Bruxelles
(Q.L?) à Cermeux, convention conclue en
exécution de la loi du 27 mai 1929.

Entre l'Etat Belge, représenté par M. le Ministre des
Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,
la Société Nationale des Chemins de fer Belges, ci-après désignée
par les mots "La Société Nationale", représentée par M.M. Jules
Jadot, Président du Comité permanent et Loulou, Directeur-Général,
et la Société Générale des Chemins de fer Economiques - Société
en liquidation - (Electrobél), ci-après désignée par les mots "le concessionnaire",
représentée par M.M. Crombé et Guillon, liquidateurs, il a été convenu ce qui suit :

Objet et durée de la concession. - Rachat.

Article 1^{er}. - La Société Générale de Chemins de fer Econo-
miques devient concessionnaire de l'électrification et de l'explo-
itation de la ligne de Bruxelles (Q.L?) à Cermeux.

Article 2. - En vue de l'électrification et de l'exploitation
de la ligne, le concessionnaire constituera une Société anonyme
spéciale qui lui sera substituée en ce qui concerne les droits et
obligations résultant de la présente convention. Les statuts de cette
Société devront au préalable être soumis à l'approbation du
Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones
et Aéronautique et de la Société Nationale.

Article 3. - La durée de la concession est de cinquante (50)
années à partir de la mise en exploitation. Celle-ci aura lieu

dix-huit (18) mois après l'approbation des plans de la concession par le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Téléphones et Aéronautique et la Société Nationale.

Les plans complets devront être présentés à l'approbation au plus tard six (6) mois après la ratification du présent contrat.

Article 4. - A l'expiration de la concession, la Société Nationale prendra gratuitement possession de la ligne de Bruxelles (q. l^{re}) à Berneuxen avec toutes les constructions et l'équipement établis par le concessionnaire pour l'exploitation de la ligne, comprenant le matériel fixe et roulant de toute nature, les sous-stations pour la transformation du courant et pour l'alimentation de la ligne, les ateliers, remises et autres bâtiments, avec les terrains sur lesquels ils sont établis. Ceux de ces terrains qui n'appartenaient pas à l'État doivent être la propriété du concessionnaire et être remis à la Société Nationale quittes et francs de tous privilèges, hypothèques et autres droits réels.

Les embranchements et extensions de lignes qui auraient été construits par le concessionnaire seront retournés gratuitement à la Société Nationale en même temps que la ligne de Bruxelles (q. l^{re}) à Berneuxen et dans les conditions spécifiées à l'alinéa précédent.

Les terrains, embranchements et extensions de lignes repris par la Société Nationale seront retournés à l'État à la dissolution de la dite Société.

Cependant, les additions et extensions de lignes, ou de matériel, de bâtiments ou d'équipement, réalisées au cours des vingt (20) dernières années précédant la fin de la concession seront payées par la Société Nationale à leur prix d'acquisition diminué de un vingtième ($1/20^e$) par année de service.

La disposition de l'art. 18 de la loi du 28 juillet 1926 ; subordonnant à l'autorisation législative toute extension du réseau de la Société Nationale, est applicable en cas d'établissement

d'embranchements ou d'extensions de ligne.

La Société Nationale aura la faculté de reprendre les approvisionnements moyennant indemnité et dans les conditions fixées ci-après :

Si la Société Nationale estime qu'elle doit faire usage de cette faculté, elle fera connaître au concessionnaire, trois (3) ans avant l'expiration de la concession, son intention de procéder à une estimation de ces approvisionnements à dire d'experts, en l'invitant à désigner son expert. Si dans un délai de deux (2) mois, le concessionnaire n'a pas notifié à la Société Nationale le nom de l'expert choisi par lui, il sera procédé à l'expertise par un expert unique désigné par le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles. Si le concessionnaire a désigné son expert et si cet expert ne se met pas d'accord avec celui de la Société Nationale pour désigner un troisième expert, celui-ci sera désigné par le Président du Tribunal de première instance de Bruxelles.

Les experts auront mission d'arbitres et leur sentence sera sans appel.

Les experts dresseront un état descriptif et estimatif des approvisionnements.

Deux (2) ans avant l'expiration de la concession, la Société Nationale notifiera au concessionnaire si elle entend user de son droit d'acquiescer ces approvisionnements.

Compte sera tenu, en tous cas, des modifications, survenues dans la valeur et la quantité des approvisionnements entre, la date de l'expertise et celle de la reprise.

L'indemnité due au concessionnaire pour ces approvisionnements ensuite des expertises ci-dessus sera payable dans les six (6) mois qui suivront l'échéance de la concession.

À dater de la cinquième (5^e) année précédant le terme de la concession, la Société Nationale aura le droit d'exécuter sur les

compartiments de première et de deuxième classe, dont les tarifs correspondront respectivement à ceux appliqués en deuxième et en troisième classe sur le réseau de la Société Nationale. De même pour les marchandises et bagages les tarifs seront identiques à ceux appliqués sur son réseau par cette Société.

Article 9. - Au cas où le concessionnaire désirerait appliquer des tarifs inférieurs, il devra, au préalable, solliciter l'accord de la Société Nationale, qui soumettra la question au Ministre des Chemins de fer.

Le concessionnaire pourra par la suite, et sous les mêmes conditions d'accord préalable, relever ces tarifs sans toutefois dépasser ceux de la Société Nationale.

Article 10. - Tarifs spéciaux. - Le concessionnaire, d'accord avec la Société Nationale, pourra transporter certaines catégories spéciales de voyageurs (telles que sociétaires, institutions, etc..) à des prix inférieurs au tarif ordinaire pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception. Il pourra également, dans les mêmes conditions, délivrer des abonnements scolaires.

Article 11. - Relations avec les réseaux belges. - Les stations de la ligne de Bermeren continueront à délivrer des billets directs et à enregistrer directement les bagages pour toutes les stations du pays et réciproquement.

Article 12. - Abonnements. - Il sera délivré des abonnements en service mixte sur le réseau de la Société Nationale et sur la ligne de Bermeren.

Les abonnements généraux de la Société Nationale seront valables sur la ligne de Bermeren.

Le partage des recettes se fera au prorata kilométrique, la ligne de Bruxelles (G.L^o) à Bermeren étant comptée pour quinze (15) kilomètres.

Service des marchandises sur la section d'Etterbeek à Bermeren.

Article 13. - Le service est assuré par le concessionnaire dans les conditions imposées aux autres compagnies du pays.

Pour le service des marchandises, le concessionnaire adaptera une comptabilité similaire à celle de la Société Nationale.

Dans les relations internationales, la ligne de Bermeren est considérée comme faisant partie du réseau de la Société Nationale mais uniquement pour les rapports du concessionnaire avec les administrations étrangères.

Article 14. - Partage des taxes. - Les frais variables seront répartis au prorata kilométrique. Quant aux frais fixes, il en sera attribué un tiers ($1/3$) au concessionnaire et deux tiers ($2/3$) à la Société Nationale.

Article 15. - Responsabilité. - Les indemnités à payer du chef de retards, manquants, pertes et avaries sont supportées par tous les transporteurs au prorata kilométrique quel que soit le réseau sur lequel le dommage s'est produit.

Article 16. - Le matériel de transport nécessaire pourra être donné en location par la Société Nationale ainsi que, le cas échéant, les locomotives et le personnel de conduite de celle-ci.

L'échange du matériel se fait à Etterbeek et est régi par les conditions admises pour les réseaux étrangers.

Article 17. - L'organisation du service d'échange des marchandises est réglée par une convention de communauté. Les dépenses occasionnées par ce service d'échange (charges financières afférentes aux installations communes et frais d'exploitation) sont réparties par moitié entre les deux sociétés contractantes.

Redevance.

Article 18. - La redevance à payer par le concessionnaire à la

Société Nationale est fixée à un pour cent (1 p.c.) de la recette brute (voyageurs, bagages, marchandises et produit des affermagés éventuels, art. 32) si celle-ci est égale ou inférieure à huit millions (8.000.000) de francs; si cette recette est supérieure à huit millions (8.000.000) de francs, la redevance est fixée à un pour cent (1 p.c.) de la première tranche de huit millions (8.000.000) de francs;

- deux pour cent (2 p.c.) de la tranche comprise entre huit millions (8.000.000) et douze millions (12.000.000) de francs;

- trois pour cent (3 p.c.) de la tranche comprise entre douze millions (12.000.000) et seize millions (16.000.000) de francs

- quatre pour cent (4 p.c.) de la tranche comprise entre seize millions (16.000.000) et vingt millions (20.000.000) de francs;

- cinq pour cent (5 p.c.) de la tranche comprise entre vingt millions (20.000.000) et vingt-quatre millions (24.000.000) de francs;

- six pour cent (6 p.c.) de la tranche comprise entre vingt-quatre millions (24.000.000) et vingt-huit millions (28.000.000) de francs.

- sept pour cent (7 p.c.) de la partie de la recette brute supérieure à vingt-huit millions (28.000.000) de francs.

Pour le calcul de la redevance, la recette brute sera diminuée de tous impôts ou taxes venant s'ajouter aux prix des transports.

Le montant de la redevance sera établi dans le courant du mois suivant la clôture de l'exercice envisagé et le paiement en sera effectué à la Société Nationale au plus tard soixante (60) jours après la clôture de cet exercice.

Tracé de la ligne. - Ouvrages d'art. - Installations. -

Article 19. - Le tracé de la ligne entre Bruxelles (2. L^o) et la sortie de la gare d'Etterbeek figure aux deux plans joints à la présente convention.

Les modifications aux ouvrages d'art et la construction des ouvrages d'art nouveaux nécessaires pour la mise en exploitation de la ligne électrique, seront exécutées par les soins de la Société Nationale, aux

frais du concessionnaire. Les plans et cahiers des charges relatifs à ces travaux seront soumis à l'accord préalable de celui-ci. Les paiements aux ayants-droit se feront au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et d'après les stipulations des cahiers des charges, directement par le concessionnaire, sans intervention de la Société

Nationale. Les frais d'étude et de surveillance seront payés par le concessionnaire sur simple présentation par la Société Nationale des États qui s'y rapporteront.

Les travaux de modification à apporter aux voies et à la signalisation de la Société Nationale seront exécutés par celle-ci aux frais du concessionnaire.

L'exploitation actuelle de la ligne devra pouvoir être assurée sans interruption jusqu'au moment de l'exploitation par le concessionnaire.

Les voies à établir par le concessionnaire dans la gare de Bruxelles (Q.L²) pourront être en dénivellation par rapport aux voies de la Société Nationale.

Article 20. - L'entretien de l'ouvrage inférieur sous la gare d'Etterbeek se fera par la Société Nationale, aux frais exclusifs du concessionnaire. Celui des ouvrages d'art communs aux deux Sociétés depuis la gare de Bruxelles (Q.L²) jusqu'à la sortie de la station d'Etterbeek sera assuré par la Société Nationale à frais communs.

La dépense sera répartie entre les deux sociétés proportionnellement au nombre de voies appartenant à chacune d'elles qui les emprunteront.

Le coût des travaux d'entretien sera majoré de quinze pour cent (15%) pour tenir compte des frais généraux.

Si toutefois, les dégradations se limitaient à la partie de l'ouvrage utilisée exclusivement par l'une des sociétés exploitantes ou étaient dues d'une manière évidente à la circulation des trains

de l'une des sociétés seulement, celle-ci supporterait seule les frais de réparation.

L'entretien des ouvrages d'art, tant inférieurs que supérieurs, situés entre la sortie de la station d'Etterbeek et la station de Cerameren, est assuré par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire est tenu d'entretenir en parfait état et à ses frais les voies et installations qu'il utilise exclusivement entre la station de Bruxelles (2. L²) et la sortie de la station d'Etterbeek ainsi que de toutes les voies et installations comprises dans le restant de la ligne concédée.

Il sera soumis à la surveillance d'un service de contrôle de la Société Nationale et du Ministère des Chemins de fer.

Article 21. - Un inventaire des biens de l'Etat constituant l'équipement de la ligne sera dressé au moment de la remise des installations au concessionnaire.

Article 22. - Emprunts ou traversées des voies. - En aucun cas, le concessionnaire ne pourra être obligé à laisser emprunter ses voies même sur un parcours réduit ou à les laisser traverser à niveau par d'autres lignes de la Société Nationale.

Déchéance.

Article 23. - Dans le cas où, sauf raison de force majeure dûment annoncée, le concessionnaire n'aurait pas entièrement pourvu, dans les délais fixés, à l'exécution et à l'achèvement des travaux qui lui incombent, il serait déchu de ses droits.

La Société Nationale sera exonérée de tout paiement de dommages et intérêts si, pour raison de force majeure dûment annoncée, elle n'a pas terminé les travaux qui lui incombent dans le délai fixé à l'article 3.

Article 24. - En cas de déchéance, il sera procédé à une adjudication de l'entreprise comportant les travaux précitables et

l'exploitation sur les bases de la présente convention et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et du matériel existant.

Cette adjudication sera dévolue de préférence à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Le concessionnaire recevrait du nouvel adjudicataire la valeur que l'adjudication aurait produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages de tout genre exécutés, les fournitures faites, etc... seraient acquis sans aucune indemnité à la Société Nationale, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

Article 25. - Les installations (usines, ouvrages d'art, bâtiments, etc...) ainsi que le matériel d'exploitation, doivent être en tout temps maintenus à la hauteur des nécessités d'une exploitation normale.

Si le concessionnaire, après mise en demeure, n'obtempérerait pas aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, la Société Nationale pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième (1/10^e) en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation pendant plus de cinq (5) jours, sauf le cas de force majeure dûment constaté, la Société Nationale aurait

également le droit d'y pourvoir d'office et pour son propre compte et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation, comme si la ligne était exploitée par elle.

Dans les trois (3) mois après que la Société Nationale se serait trouvée dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, le concessionnaire aura en tout temps le droit de reprendre l'exploitation moyennant paiement à la dite Société du solde déficitaire éventuel supporté par elle, les dépenses étant majorées de dix pour cent (10%) à titre de dommages et intérêts.

Après ces trois (3) mois, si le remboursement susdit n'avait pas été effectué, le concessionnaire serait déchu de ses droits comme dans le cas prévu à l'article 25.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où le concessionnaire laisserait en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

Électrification - Courant - Mesure de protection.

Article 26.- Il ne sera fait usage pour la traction que du courant continu dont la tension sera de 1.500 volts.

L'équipement aérien sera du système "catenaire" et la prise de courant se fera par pantographe.

Le concessionnaire devra établir au moins une sous-station pour la transformation du courant alternatif en continu et l'alimentation de la ligne. Ces installations seront la propriété du concessionnaire et seront retournées gratuitement à la Société Nationale en fin de concession.

Article 27.- Les conducteurs de la ligne de traction, les machines électriques des sous-stations et les moteurs de traction seront établis ou construits de façon à éviter, dans toute la mesure du possible, les influences perturbatrices du courant de traction sur les lignes téléphoniques ou de signalisation.

Les règles fixées à ce sujet ainsi que celles qui seront fixées à

l'avenir par l'Union internationale des Chemins de fer devront être observées par le concessionnaire.

La perte de charge dans le circuit de retour en contact avec le sol devra être suffisamment faible pour qu'il n'en résulte aucune perturbation dans les lignes de correspondances de la Société Nationale ou de l'Administration des Télégraphes ni aucune détérioration par l'électrolyse des canalisations souterraines affectées à des services publics (eau, gaz, électricité, câbles téléphoniques, télégraphiques ou de signalisation).

S'il est constaté que les installations du concessionnaire exercent une action nuisible sur les installations électriques ou autres de la Société Nationale ou de l'État - que cette action résulte d'effets d'induction, de courants vagabonds ou de toute autre cause, - des mesures devront être prises pour faire cesser leur nuisance sans délai.

Le concessionnaire devra se prêter à tout examen ou vérification de ses installations auxquels procéderaient les agents de la Société Nationale ou de l'Administration des Télégraphes dans les cas où des effets nuisibles se feraient sentir.

Il devra éventuellement se conformer à l'Arrêté Royal du 15 octobre 1876 relatif aux travaux à effectuer dans le voisinage des lignes télégraphiques et téléphoniques.

Personnel.

Article 28. Le personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse rester en souffrance; chaque agent devra posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires pour bien remplir son emploi.

Ce personnel se conformera à la loi du 31 juillet 1921 sur l'emploi des langues en matières administratives.

Le statut qui sera adapté pour le personnel de la Société Nationale sera appliqué au personnel du concessionnaire.

Dispositions générales.

Article 29. - Sont applicables au concessionnaire les dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour les concessions de chemins de fer en Belgique, en tant qu'elles ne sont pas contraires aux clauses de la présente convention. Le concessionnaire se soumettra, dans les mêmes conditions que la Société Nationale, à toutes les mesures que comporte le contrôle du Gouvernement.

Article 30. - Les stations, haltes et points d'arrêt existants doivent continuer à être desservis, en ce qui concerne les services des voyageurs, bagages et marchandises dans des conditions au moins aussi favorables que dans la situation actuelle.

Il en sera de même pour les services des postes et des télégraphes.

Article 31. - Les modifications aux installations existantes, les autorisations diverses, la construction et l'exploitation des raccordements devront être soumises à l'approbation du Ministre des chemins de fer, marine, postes, télégraphes, téléphones et aéroplanes et de la Société Nationale.

Le concessionnaire doit maintenir et desservir normalement les raccordements privés existants.

Article 32. - Le concessionnaire se réserve, sur la partie de la ligne comprise entre Tervuren et la gare d'échange des marchandises à Etterbeek, le droit exclusif d'exploitation ou d'affermage de tous les services accessoires de la ligne et de ses dépendances tels que : hôtels buffets ou buvettes dans les stations, publicité de toute espèce sur les voitures, dans les gares ou sur les terrains dépendant de la concession, service de prise et de remise à domicile des marchandises etc. . . ., les recettes à en provenir étant comprises dans les recettes brutes :

La Société Nationale se réserve le même droit exclusif mentionné dans l'alinéa précédent, sur la section de Bruxelles (Q. L.) et la gare d'échange des marchandises à Etterbeek.

La Société Nationale se réserve aussi le droit exclusif d'assurer le service de prise et remise à domicile des marchandises et des bagages dans les communes d'Anderghem, Woluwe - St. Pierre, Woluwe - St. Lambert et Evre actuellement desservies par elle.

La désignation des voies d'acheminement des marchandises et des bagages auxquelles ce service se rapporte, sera laissée à l'entière appréciation de la Société Nationale.

Les envois bureau restant pour toutes les stations de la ligne seront acheminés par voie ferrée.

La remise à domicile ultérieure de ces envois n'incombera pas à la Société Nationale.

La Société Nationale se réserve en outre le droit d'organiser pour une durée laissée à son appréciation le service de prise et de remise à domicile des marchandises et des bagages dans d'autres zones des localités traversées par la ligne du concessionnaire et dans les conditions d'acheminement susindiquées, lorsque celui-ci ne jugera pas à propos de le faire.

Le concessionnaire ne pourra prétendre à aucune part de taxe pour les transports n'empruntant pas sa ligne ou ses installations.

Article 33. - Engagements de la Société Nationale.

Pour le surplus, le concessionnaire sera substitué à la Société Nationale pour l'exécution des engagements pris, à la date de la signature par cette dernière vis-à-vis de tiers et qui s'appliqueraient à l'exploitation de la ligne, objet de la présente convention.

Art. 34. - Impôts. Tous les impôts établis par l'Etat, les provinces ou les communes, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, seront à charge du concessionnaire abstraction faite des impôts et taxes venant s'ajouter aux prix des transports et dont question à l'article 18. Les impôts à

charge du concessionnaire ne seront pas déduits de la recette brute pour le calcul de la redevance stipulée par l'article 18; ils seront compris dans les frais d'exploitation pour le calcul de l'annuité de rachat prévue à l'article 6.

Tous les frais et droits de timbre, enregistrement et autres qui résulteraient de la présente convention seront à charge du concessionnaire.

Fait en triple à Bruxelles, le

1929.

Pour la Société Générale
des chemins de fer économiques,

Pour la Société Nationale des
Chemins de fer belges,

Pour l'Etat Belge:

Le Ministre des chemins de fer, marine, postes,
télégraphes, téléphones et aéronautique,