

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 AVRIL 1845.

EXPOSÉ DES MOTIFS

A l'appui d'un projet de loi ayant pour objet d'autoriser la concession du chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous communiquer la convention qui vient d'être faite relativement au chemin de fer de la vallée de la Dendre et de soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à autoriser la concession de cette voie de communication.

Le chemin de fer de la vallée de la Dendre prendrait son origine à la station d'Ath, près de la porte de Mons, et toucherait les villes de Lessines, Grammont, Ninove et Alost ; il se raccorderait au chemin de fer de l'État, sur les deux points d'Audeghem et de Wichelen.

Son développement serait d'environ 58 $\frac{1}{2}$ kilomètres, ou 11 $\frac{1}{2}$ lieues de 5,000 mètres, savoir :

D'Ath à Lessines.	11	kilom.
De Lessines à Grammont	8	»
De Grammont à Ninove.	12 $\frac{1}{2}$	»
De Ninove à Alost	14	»
D'Alost au point de bifurcation	5	»
De ce point à Audeghem	4	»
Du même point à Wichelen	4	»
Total.	58 $\frac{1}{2}$	kilom.

Il serait établi à double voie et coûterait environ dix millions.

La Chambre appréciera la valeur des motifs que j'aurai à faire valoir pour démontrer la haute utilité attachée à l'établissement d'un chemin de fer, se dirigeant d'Ath vers Gand et Termonde, par la vallée de la Dendre, et elle ratifiera de son vote, j'en ai la conviction, les dispositions que le Gouvernement a cru devoir prendre, pour saisir l'occasion de doter le pays d'un nouvel élément de prospérité.

Il est d'abord à remarquer, Messieurs, que peu de contrées offrent autant d'importance, sous le rapport de l'industrie agricole et de la population, que le pays qui borde le cours de la Dendre, depuis Ath jusqu'à Termonde. Ainsi, non-seulement on y rencontre, sur une distance de onze à douze lieues, les six villes d'Ath, Lessines, Grammont, Ninove, Alost et Termonde, mais encore, entre ces villes et tout autour d'elles, sont groupées des communes en si grand nombre et si peuplées, que les hameaux ressemblent à des villages et qu'il n'existe, en quelque sorte, pas de solution de continuité entre les habitations assises sur chacune des rives.

Or, si l'on observe que les relations par chemin de fer ne sont surtout multipliées que pour les courtes distances et dans un *cercle de quelques lieues*, on comprendra aisément ce que devra être le mouvement qui se développera sur une ligne où les villes sont si rapprochées l'une de l'autre : on comprendra que cette ligne, fût-elle sans aucun affluent, se trouverait déjà dans les conditions voulues pour déterminer une circulation des plus actives et que, même dans cet état d'isolement, elle réunirait déjà de véritables éléments de succès. Mais, indépendamment du grand mouvement qui s'établira sur cette ligne, du chef des relations réciproques des villes qu'elle réunit, il faut aussi prévoir une circulation considérable, au point de vue de l'ensemble des communications du pays, à raison de la situation de cette ligne par rapport aux divers railways de l'Ouest et du Midi.

En effet, si l'on considère comme exécuté le chemin de fer de Tournay à Jurbise, on voit que le grand polygone fermé par le réseau du railway partant de Bruxelles (Nord) et arrivant à Bruxelles (Midi), par Gand, Tournay et Jurbise, se trouve coupé, du Nord au Sud et presque en ligne droite, par la voie nouvelle, de manière qu'indépendamment de la jonction éventuelle avec la capitale, par une route directe de Bruxelles sur Gand par Alost, la ligne dont nous nous occupons se trouvera en communication immédiate :

- 1° Par Audeghem, avec Termonde, Malines, Anvers et la ligne de l'Est ;
- 2° Par Audeghem et Termonde, avec le pays de Waes ;
- 3° Par Wichelen, avec Wetteren, Gand, Deynze, Bruges et Ostende ;
- 4° Par Ath, avec Leuze, Tournay, Mouscron, Courtray, Lille et la ligne d'Angleterre ;
- 5° Par Ath, avec Chièvres, Lens, Jurbise, Mons, le Borinage, Valenciennes et les lignes de Paris ;

6^o Enfin, par Ath et Jurbise, avec Soignies, Braine-le-Comte, Charleroy, Namur et l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Mais, à part le développement que vont prendre l'industrie et le commerce de la riche vallée de la Dendre, par suite de sa mise en relation directe avec toutes les branches du railway indiquées plus haut, il est encore à remarquer que, par la position mitoyenne de la ligne nouvelle, qui traverse diamétralement le grand polygone de Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi), cette ligne va nécessairement servir de lieu de transit, pour passer de l'une des branches supérieures du réseau, à l'une des branches inférieures; qu'ainsi cette ligne va amener, entre ses branches supérieures et inférieures, un mouvement considérable et tout nouveau, car on peut regarder comme nuls les transports de voyageurs qui, dans l'état actuel des choses, s'effectuent des lignes de l'Ouest vers les lignes du Midi et réciproquement.

Cet état de choses ne sera modifié, par l'établissement du chemin de fer de Tournay à Jurbise, qu'en ce qui concerne la partie la plus méridionale de la ligne de l'Ouest dans ses communications avec le chemin de fer du Midi.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à M. Georges-Robert d'Harcourt, de Londres (représentant les directeurs du canal de Jemmapes à Alost) et MM. Guillaume Hoorickx et Henri Carolus, ces deux derniers agissant tant pour eux que pour leurs compagnies, la concession d'un chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand.

Les conditions de cette concession seront celles de la convention et du cahier des charges annexés à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 14 avril 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

**CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA DENDRE,
D'ATH VERS TERMONDE ET GAND.**

CONVENTION.

Entre les sieurs Georges-Robert d'Harcourt, de Londres, se portant fort pour sir Richard Jenkins, directeur de la compagnie des Indes et autres, directeurs de la compagnie du canal de Jemmapes à Alost, et agissant en vertu de procuration du 7 avril 1845, Guillaume Hoorickx et Henri Carolus, ces deux derniers agissant, tant pour eux que pour leurs compagnies, d'une part ;

Et le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter à leurs frais, risques et périls, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand par Lessines, Grammont, Ninove et Alost.

ART. 2. Les premiers contractants, pour assurer l'exécution de l'engagement par eux pris aux termes de l'article précédent, verseront, à la première demande du Gouvernement, un cautionnement d'un million de francs.

ART. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 47 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 30 p. %.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

ART. 4. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entrepris avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de deux millions de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

ART. 5. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé, dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les Chambres législatives apportaient aux présentes des changements que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient admettre.

ART. 6. Le Ministre des Travaux Publics accepte les conditions et stipulations qui

précédent, et s'oblige à les soumettre à la sanction de la législature, avant la fin de la présente session ; si la sanction de la législature était refusée, la convention qui précède serait regardée comme non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 14 avril 1845.

A. DECHAMPS.

G.-R. D'HARCOURT.

G. HOORICHX.

H. CAROLUS.

CAHIER DES CHARGES JOINT A LA CONVENTION.

Tracé, profil et établissement de la route.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer prendra son origine à la station d'Ath, près de la porte de Mons, et touchera les villes de Lessines, Grammont, Ninove et Alost : le raccordement de ce chemin de fer avec celui de l'Etat s'effectuera sur les deux points d'Audeghem et de Wichelen, en menant, du centre de gravité du triangle compris entre les extrémités intérieures des stations d'Alost, Audeghem et Wichelen, une droite vers chacune de ces trois stations.

Toutes les parties du chemin, tant sous le rapport du tracé que sous celui des profils en long et en travers, devront, d'ailleurs, être exécutées, autant que possible, conformément aux plans et indications générales de l'avant-projet, qui sera dressé par les ingénieurs de l'Etat.

Les ouvrages d'art, les bâtiments et dépendances, les stations, leurs clôtures, etc. devront également s'exécuter d'après les prévisions qui seront portées dans l'avant-projet dont il s'agit.

Le poids des rails sera, au *minimum*, de 27 kilog. par mètre courant. Les billes seront d'essence de chêne et présenteront les dimensions requises aujourd'hui pour les travaux de l'Etat.

ART. 2. En ce qui concerne la partie du chemin qui, aux termes de l'art. 43, sera susceptible de rachat par le Gouvernement, les concessionnaires devront suivre exactement toutes les stipulations générales et de détail que prescrira le cahier des charges spécial, à dresser, à cet effet, par le Département des Travaux Publics.

ART. 3. Dans le courant des six mois, à compter du jour où les éléments de l'avant-projet auront été communiqués aux concessionnaires, ceux-ci soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, les projets complets de la partie non rachetable, lesquels projets consistent en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, de la voie ferrée, de la traversée à niveau des routes et chemins, des loges de garde, des stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous les ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

En ce qui concerne les plans et détails relatifs à la portion de la route susceptible de rachat, ils seront fournis à la compagnie, dans le délai ci-dessus prescrit, par le Département des Travaux Publics.

ART. 4. Les concessionnaires se conformeront, autant que possible, en ce qui concerne les propositions et projets dressés en vertu du premier paragraphe de l'article précédent, aux bases admises généralement par les ingénieurs de l'Etat, notamment à celles adoptées dans le projet définitif de la partie rachetable de la route.

ART. 5. Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit, telles modifications qu'il trouvera nécessaires et utiles pour reproduire, autant que possible, les conditions qui auront servi de base dans l'avant-projet à dresser par les ingénieurs de l'Etat. Les concessionnaires devront se conformer à ces modifications, et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés,

que moyennant l'autorisation expresse et formelle du Département des Travaux Publics.

ART. 6. Le railway sera établi à double voie. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'Etat; la largeur de l'entre-voie ne pourra avoir, dans les stations, moins de trois mètres, et, en dehors des stations, moins de deux mètres.

ART. 7. Le fer, pour la voie, proviendra des usines du pays, pourvu toutefois qu'elles puissent le livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 p. % celui des fers étrangers rendus à Anvers.

ART. 8. Les locomotives, voitures et waggons seront confectionnés dans le pays; cependant, à raison des perfectionnements qui pourraient être apportés à l'étranger dans la fabrication des locomotives, les concessionnaires auront la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires pour servir de modèle.

ART. 9. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des localités, sous la condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité et qu'ils seront mis en oeuvre d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

ART. 10. Les travaux de la route et de ses dépendances seront achevés, au plus tard, endéans les trois années, à compter du jour indiqué par l'art. 3, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer d'Ath à Audeghem et Wichelen puisse être exploité d'une manière complète et régulière sur toute son étendue.

ART. 11. Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation, ni commencer aucuns travaux, avant d'avoir justifié, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de deux millions de francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 16.

ART. 12. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, en vertu d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics.

ART. 13. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'Etat, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer dont il s'agit, pour son exploitation et pour son entretien. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Il est bien entendu que les ouvrages de raccordement et d'appropriation, tels que plates-formes tournantes, excentriques, remises de locomotives, bureaux, hangars, etc., à exécuter, soit dans les stations extrêmes d'Ath, de Wichelen et d'Audeghem, soit sur d'autres points, par suite de la mise en contact de la ligne dont il est question avec celle de Tournay à Jurbise, avec celle de Gand à Termonde et, éventuellement, avec celle de Bruxelles vers Alost, sont entièrement à charge des concessionnaires. Des dispositions seront arrêtées par le Département des Travaux Publics pour la régularisation et la complète séparation des services de l'Etat et de la compagnie, dans les stations de jonction.

ART. 14. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, aura lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

ART. 15. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes

les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

ART. 16. A la première demande du Gouvernement, les concessionnaires fourniront un cautionnement d'un *million* de francs en numéraire, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux; ce capital sera remis au Gouvernement, qui en demeurera depositaire, sans devoir aucun intérêt : il sera restitué aux concessionnaires, par cinquièmes, à mesure qu'ils auront exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

ART. 17. Si, dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du versement de deux millions exigé par l'art. 11, ou si, endéans le même délai d'une année après la communication à eux faite par le Département des Travaux Publics, des plans et détails généraux de l'avant-projet, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait, et de plein droit, déchus de leur concession, sansqu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 18. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 10 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la deuxième année.

ART. 19. Dans le cas de déchéance prévue par les deux articles précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'Etat, aucune réclamation, ni prétention, de quelque chef que ce puisse être. Dans le cas où le cautionnement des concessionnaires ne leur aurait pas encore été entièrement restitué, ce cautionnement ou ce qui leur resterait dû, serait acquis à l'Etat, à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement, égal à la somme ainsi acquise au Gouvernement. Si l'adjudication, ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois : et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel et toute la partie non remboursée du cautionnement, seraient acquis sans aucune indemnité au Gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

ART. 20. Les art. 17 et 18 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure dûment constaté.

ART. 21. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que les ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

ART. 22. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire,

à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser, à leurs frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière, de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascules, bâtiments, etc. Des expéditions dûment certifiées, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront déposées aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration.

Exploitation et entretien.

ART. 23. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie actuellement en vigueur, ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'Etat, seront applicables au chemin de fer de d'Ath vers Audeghem et Wichelen.

Le Gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer et de ses dépendances.

Les concessionnaires sont autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent, sont obligatoires pour les concessionnaires, et, en général, pour les personnes qui feront usage du chemin de fer.

ART. 24. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation ; si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à cet effet par l'administration, le Gouvernement pourrait y faire procéder d'office, et, dans ce cas, il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des travaux et fournitures exécutés, majoré d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

ART. 25. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

Péages.

ART. 26. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, le Gouvernement leur concède, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir les droits déterminés au tarif ci-après, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins des dits concessionnaires.

TARIF.

Les bases du tarif sont les suivantes :

MARCHANDISES.

1 ^{re} classe.	Ardoises, bières, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sacs, engrais, fers en barres ou étirés et les objets en fonte dont la valeur n'excède par fr. 50 par 100 kilog., graines, laines brutes (dites <i>en masse</i>), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumon ou en lingots, minerais, mitraille ou limaille en barils, noir animal servant d'engrais, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, sel de soude, sou, terres, tôles, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisses et objets analogues.	Fr. 0-45, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.
2 ^e classe.	Marchandises qui ne sont comprises ni dans la 1 ^{re} ni dans la 3 ^e classe.	Fr. 0-75, id.
3 ^e classe.	Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux.	Fr. 1-00, id.

VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.

Voyageurs	1 ^{re} classe. fr. » 40 par voyageur et par lieue.
	2 ^e id. » 30 id.
	3 ^e id. » 20 id.
Bagages.	 » 30 par 100 kilog. et par lieue.
Articles de diligence.	Au-dessous de 5 kilog. » 60 par colis pour toutes les distances.
	Au-dessus de 5 kilog. . » 20 par 100 kilog. et par lieue.

FONDS ET VALEURS.

DISTANCES.	DE 1 à 100 fr.	DE 101 à 500 fr.	DE 501 à 1,000 fr.	DE 1,001 à 5,000 fr.	Pour chaque mille au-dessus des 5 premiers mille francs	
					Par mille	Or et papiers, valeurs.
De 10 lieues et au-dessous...	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20
De plus de 10 lieues.	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30

Equipages	à 2 roues.	par voiture et par lieue, fr.	2 00
	à 4 roues.	id.	3 00
Chevaux.	1 cheval.	par envoi et par lieue.	2 00
	2 ou 3 chevaux.	id.	2 25
Bétail. .	5 ou 6 bœufs ou 1 waggon petit bétail.	id.	2 25
	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 12 moutons	id.	2 00
	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons.	id.	1 50

Le chargement et le déchargement des marchandises pondéreuses, se feront aux frais de l'expéditeur et par les soins des concessionnaires, aux prix actuellement fixés par les tarifs de l'Etat.

Les diverses bases qui précèdent ne sont, au reste, que des *maxima* et il sera facultatif aux concessionnaires de les réduire, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Le transport d'objets dangereux, de masses indivisibles de grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

Les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré ; tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, payera pour la charge entière du wagon ou des waggons, quel que soit leur poids.

ART. 27. Les concessionnaires auront le droit d'appliquer le tarif ci-dessus, à toutes les sections qui pourraient être livrées à la circulation avant l'achèvement complet du chemin de fer d'Ath à Wichelen et Audeghem, et ce avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics.

ART. 28. Dans le cas où les concessionnaires jugeraient utile et convenable d'abaisser, au-dessous des limites *maxima* déterminées par le tarif, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis qu'après un délai de 3 mois.

ART. 29. Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, pris sur la proposition des concessionnaires et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publications.

ART. 30. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois ; les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 31. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

ART. 32. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 33. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, les concessionnaires seront tenus de réserver, chaque jour, à l'arrière du train des voitures d'un des convois de voyageurs, expédiés dans l'une ou l'autre direction, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

ART. 34. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

ART. 35. Au moyen de la perception des droits réglés, ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 36. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement,

de déchargement, d'entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration.

ART. 37. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer dont il s'agit, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de l'une ou de l'autre des provinces traversées par le dit chemin de fer, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

Dispositions générales.

ART. 38. Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires; mais le Gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés aux fins de remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire, au vœu de la loi du 15 avril 1843.

ART. 39. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires. A cet effet ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée, savoir :

1° Endéans les trois mois qui suivront la date de la promulgation de la loi de concession, et annuellement pendant toute la durée des travaux, une somme de fr. 10,000;

2° A partir de la mise en exploitation de la route et jusqu'à l'expiration de la concession, une somme annuelle de fr. 2,000, qui sera payée dans le cours du premier trimestre de chaque année.

ART. 40. Indépendamment des sommes indiquées à l'article précédent, la compagnie versera, endéans les trois premiers mois qui suivront la date de la loi de concession, une somme de fr. 30,000, destinée à payer les frais d'études de l'avant-projet.

ART. 41. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien, et, par suite, si pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 42. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 43. Dans le cas où la construction d'un chemin de fer de Bruxelles vers la ligne de l'Ouest, par Alost, vienne à être décrétée, l'Etat aura le droit de racheter toute la partie du chemin de fer concédé, qui s'étendra depuis le point de jonction de la ligne de Bruxelles vers Alost, jusqu'à Wichelen et Audeghem.

Le rachat s'effectuera d'après le montant du devis estimatif du coût d'établissement de cette partie du chemin de fer, lequel devis estimatif sera dressé, de commun accord, entre le Département des travaux publics et la compagnie concessionnaire.

Le rachat constituera ainsi un forfait absolu : toutefois il sera alloué aux concessionnaires, à titre de prime et d'intérêts du capital d'établissement pendant la durée des travaux, une majoration de 25 p. % sur le montant du devis estimatif précité.

ART. 44. Dans le cas où le Gouvernement ait l'intention d'opérer le rachat, il devra

notifier cette intention à la compagnie, au moins six mois avant l'époque à fixer pour la reprise par l'Etat, de la partie dont il est question.

La liquidation de la somme à payer à la compagnie, du chef de rachat, sera opérée dans les trois mois qui suivront l'entrée en possession de la partie rachetée.

ART. 45. A dater du jour de la reprise par l'Etat, tous droits quelconques de la compagnie viendront à cesser sur la partie rachetée ; cette partie sera, dès ce moment-là, considérée comme construite par le Gouvernement et comme appartenant, sans aucune distinction, au réseau général des chemins de fer de l'Etat.

ART. 46. Il est entendu que si, avant d'avoir délivré à la compagnie les plans et détails du projet définitif de la partie rachetable, le Gouvernement lui notifie son intention de construire par lui-même, et à ses frais, la partie réservée, les concessionnaires n'auraient aucune réclamation à soulever de ce chef, si ce n'est que, dans ce cas, l'Etat accordera à la compagnie, à titre d'indemnité pour non-emploi de capitaux engagés, une prime de 10 p. % sur le montant des dépenses à effectuer par l'Etat pour l'établissement de cette partie réservée, arrêtées au jour de la mise en exploitation. Cette prime ne sera allouée que dans les six mois après la dite mise en exploitation.

ART. 47. Les concessionnaires ont la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière.

S'ils usent de cette faculté, ils n'en resteront pas moins personnellement obligés, envers le Gouvernement, pour l'entière et bonne exécution des travaux dans les limites du présent cahier des charges, même dans le cas où ils formeraient une société anonyme approuvée par le Gouvernement ; l'approbation qui serait donnée aux statuts d'une semblable société ayant uniquement pour but de lui assurer une existence légale, mais nullement de substituer un nouvel obligé aux obligés primitifs qui seraient déchargés.

ART. 48. Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer à ce titre aucune indemnité quelconque.

Le Gouvernement se réserve également de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé.

ART. 49. Les concessionnaires seront non recevables à réclamer des indemnités :

1° A titre des modifications que pourraient subir la taxe des barrières et les péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° A titre de modifications au tarif des douanes ;

3° A titre de toutes autres mesures, prises ou provoquées par l'administration, dans le cercle de ses attributions.

ART. 50. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires, pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

ART. 51. Dans tous les cas où il y aura lieu à des dommages-intérêts au profit du Gouvernement, aux termes des stipulations qui précèdent, ils lui seront acquis à charge des concessionnaires, sans qu'il doive justifier d'aucun préjudice éprouvé.

ART. 52. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des

événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; ils ne pourront en arguer que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement au moment où ils auront été posés, ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

ART. 53. Dans aucun cas ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

ART. 54. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme leur accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

ART. 55. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'Etat.

ART. 56. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressées les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration; les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

ART. 57. Les droits d'enregistrement seront fixes, et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes en principal.

Fait à Bruxelles, le 14 avril 1845.

A. DECHAMPS.

G.-R D'HARCOURT.

G. HOORICKX.

H. CAROLUS.
