

△

(N^o 353.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MAI 1847.

Concession d'un chemin de fer de Malines à Schelle, sur l'Escaut.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

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

Le chemin de fer projeté prendrait son origine à Malines, au Nord de la station de l'État, près de la porte de Louvain, et toucherait les communes de Waelhem, Rumpst, Boom et Niel, pour atteindre Schelle sur l'Escaut.

Son développement serait de 18,950^m,10 ou de 3 lieues $\frac{1}{3}$ environ.

Il serait établi à simple voie.

Le chemin de fer projeté aurait pour but de rattacher au chemin de fer de l'État la partie de la province d'Anvers connue sous le nom de *Petit-Brabant*.

Ce serait une communication fort utile pour les localités qu'elle serait appelée à desservir, en même temps qu'un bon affluent pour le chemin de fer de l'État.

Le chemin de fer de Malines à Schelle serait en correspondance obligée avec un service de bateaux à vapeur de Schelle à Tamise, compris dans la même

concession. Ce service de bateaux à vapeur serait, sans aucun doute, d'une très grande utilité pour les communes riveraines de l'Escaut, qui seraient en position de pouvoir se servir de ce moyen de communication.

Il est à remarquer que, si le chemin de fer de Malines à Schelle n'avait pas en quelque sorte pour prolongement un service de bateaux à vapeur, qui le mît en communication avec les principales communes riveraines de l'Escaut, au moins jusqu'à une certaine distance de Schelle, il devrait s'arrêter à Niel, la section de Niel ne devant vraisemblablement pas, dans cette hypothèse, couvrir ses frais d'exploitation.

Les frais de construction du chemin de fer projeté, en y comprenant la dépense à résulter de l'établissement d'un service de navigation à vapeur, sont estimés à une somme de 2,555,000 fr.

Le Ministre des Travaux Publics,
DE BAVAY.

PROJET DE LOI.

eopold,

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 la dame veuve **Van Enschoot, d'Anvers**, la concession d'un chemin de fer de **Malines à Schelle**, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges annexés à la présente loi.

Donné à **Laeken**, le 3 mai 1847.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.

CONVENTION.

ENTRE

La dame veuve VAN ENSCHODT, domiciliée à Anvers,

ET

Le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La comparante de première part s'engage à fournir les fonds nécessaires et à exécuter à ses frais, risques et périls, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer de Malines à Schelle sur l'Escaut, passant par Waelhem, Rumpst, Boom et Niel.

ART. 2.

La première contractante, pour assurer l'exécution de l'engagement par elle pris, aux termes de l'article précédent, versera, à la première demande du Gouvernement, un cautionnement de deux cent mille francs.

ART. 3.

Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction du Ministre des Travaux Publics, que la première contractante a réuni le quart des capitaux nécessaires à la réalisation de son entreprise, en tenant compte du cautionnement qu'elle aura dû déposer aux termes de l'art. 31 du cahier des charges.

ART. 4.

La convention qui précède sera regardée comme non avenue si la sanction de la législature lui était refusée.

Fait à Bruxelles, en double expédition, le cinq mai 1800 quarante-sept.

VEUVE VAN ENSCHODT.

DE BAVAY.

CAHIER DES CHARGES

ARTICLE PREMIER.

L'objet de la concession est, en premier lieu, la construction d'un chemin de fer partant d'une station placée près de la porte de Louvain et mise en communication avec celle des chemins de fer de l'État, à Malines, passant à Waelhem, Rumpst, Boom, Niel et Schelle, et aboutissant, en ce dernier endroit, à un embarcadère établi sur la rive droite de l'Escaut, et en second lieu, l'établissement d'un service de bateaux à vapeur de Schelle à Tamise, ce service faisant suite au chemin de fer de telle sorte que de l'ensemble de la concession, il résulte une communication non interrompue, si ce n'est par force majeure, entre Malines et Tamise, à savoir : de Malines à Schelle par chemin de fer, et de Schelle à Tamise, par bateaux à vapeur.

ART. 2.

Le chemin de fer sera à une voie.

ART. 3.

Il partira de la station ci-dessus mentionnée à établir à proximité de la porte de Louvain, au Nord de celle des chemins de fer de l'État, à Malines, immédiatement le long de la ligne de Malines à Anvers, et se prolongera parallèlement à cette même ligne jusque dans la station de Malines où il se reliera avec les chemins de fer de l'État, de la manière qui sera prescrite par le Département des Travaux Publics.

ART. 4.

Depuis la sortie jusques à environ 1,600 mètr. de distance de la station de Malines, la ligne du Nord des chemins de fer de l'État sera élargie vers l'Ouest ou vers la gauche de ce qui sera nécessaire pour qu'il puisse être établi une troisième voie à la même distance de celle de gauche des deux voies existantes que celle à laquelle ces deux voies se trouvent l'une de l'autre.

La banquette, le franc bord et le fossé qui se trouvent à la gauche du chemin de fer existant seront rétablis le long et à la gauche de la nouvelle voie à établir, de manière à se trouver, par rapport à celle-ci, dans la même position que celle où ils se trouvent actuellement par rapport à la voie de gauche du chemin de fer existant.

ART. 5.

A la distance ci-dessus mentionnée de la station de Malines, le chemin de fer concédé se séparera de celui de l'État et, sauf les modifications que le concessionnaire pourra proposer ultérieurement lors de la présentation des projets définitifs dont il est fait mention plus loin, le chemin de fer à construire sera établi suivant le tracé figuré sur les plans ci-annexés et successivement proposés par la dame veuve Van Enschoot, en date des 22 septembre 1845, 23 mai 1846 et 8 janvier 1847, sauf les modifications figurées sur ces plans, partie à l'encre bleue partie à l'encre verte.

ART. 6.

Il est en outre expressément prescrit et stipulé :

1^o Que le Gouvernement se réserve de statuer ultérieurement et lors de la présentation des projets définitifs sur la question de savoir si le chemin de fer pourra franchir la rivière la Nèthe sur le pont de Waelhem, appartenant à la route de l'État de Malines à Anvers, mais que le concessionnaire ne sera autorisé à faire passer le chemin de fer par ce pont qu'à la condition que l'axe du chemin de fer coïncidera avec celui du pont, tant sur le pont même qu'à ses abords du côté de Malines ;

2^o Que la propriété, dite *Tibur*, et appartenant à M. Dubus de Ghysignies, à proximité de laquelle le chemin de fer devra passer entre Waelhem et Rumpst, restera à la gauche du chemin de fer ;

3^o Que pour autant toutefois que l'absolue nécessité en sera reconnue par le Gouvernement, il pourra y avoir des courbes dont le rayon ne soit que de sept cents mètres, lors même que des courbes en sens contraire et de ce rayon se suivraient immédiatement, pourvu qu'entre ces courbes consécutives il y ait une halte ou une station, et que, ce seul cas excepté, il ne pourra y avoir, immédiatement à la suite les unes des autres ou sans interposition d'alignements droits, des courbes en sens contraire que pour autant que la somme des rayons de ces courbes fasse au moins 2,400 mètres, le plus petit des deux rayons ne pouvant dans aucun cas être de moins de 700 mètr.

ART. 7.

Le profil longitudinal ne présentera aucune pente ni rampe de plus de quatre millimètres de différence de niveau par mètre.

La station extrême d'où partiront et où viendront aborder les bateaux à vapeur faisant le service entre Schelle et Tamise, sera établie au niveau du sommet de la digue existante en cet endroit sur la rive droite de l'Escaut.

ART. 8.

La largeur du chemin de fer entre les arêtes extérieures des banquettes sera d'au moins quatre mètres cinquante centimètres.

Partout où l'arête extérieure des banquettes ne sera pas d'au moins 0^m,75 au-dessus du niveau du sol, il sera creusé, le long du chemin de fer, des fossés de 0^m,75 de profondeur en contrebas de l'arête extérieure de la banquette joignante et de 0^m,50 de largeur au fond.

Entre la crête extérieure de ces fossés et le pied des talus en déblai des tranchées, il y aura des bermes de 0^m,50 de largeur.

Au pied des talus des parties de chemin de fer en remblai et le long de la crête des talus en déblai des tranchées, il y aura un franc-bord d'un mètre de largeur.

Le long et en dehors de ces francs-bords, il y aura généralement et sans exception, des contrefossés dont la section sera réglée en raison de la quantité d'eau à écouler.

Les talus tant en déblai qu'en remblai auront le degré d'inclinaison que la nature du sol exigera : cette inclinaison toutefois ne pourra pas être de moins d'un et un quart de base sur un de hauteur verticale quand la hauteur excédera 1^m,50.

ART. 9.

Il sera établi des haltes ou des stations à Waelhem, à Rumpst, à Boom, à Niel et à Schelle, et sur le bord de l'Escaut au point où aborderont les bateaux à vapeur faisant suite au chemin de fer.

ART. 10.

Pour chacune de ces haltes et stations, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Département des Travaux Publics, un plan qui en indiquera la longueur et la largeur, ainsi que la disposition des voies : le Département des Travaux Publics pourra apporter les modifications qu'il jugera convenir à ces plans.

ART. 11.

La largeur de la voie sera exactement la même que celle de la ligne du Nord des chemins de fer de l'État.

ART. 12.

Le fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement présentera transversalement à l'axe du chemin de fer, un bombement régulier d'au moins 0^m,20 de flèche à l'axe.

Au niveau du dessous ou de l'assiette des billes, la largeur de ce coffre sera d'au moins 2^m,90, faisant 0^m,20 de plus que la longueur des billes d'about.

ART. 13.

Au-dessus de la partie la plus élevée du fond du même coffre, il n'y aura pas sous les billes moins de 0^m,20 d'épaisseur de sable.

L'ensemblement présentera entre les rails un bombement d'au moins 0^m,12 de flèche à l'axe et s'élèvera à sa partie culminante jusqu'au niveau du dessus des rails.

ART. 14.

Dans les haltes et les stations, l'ensemblement s'étendra sur toute l'étendue de l'espace occupé par les voies : mais entre celles-ci, l'épaisseur en pourra être seulement de 0^m,30.

ART. 15.

Les billes seront en chêne et auront les dimensions qui suivent :
Celles d'about, 2^m,70 de longueur, 0^m,28 de largeur et 0^m,14 d'épaisseur ;
Celles intermédiaires, 2^m,60 de longueur, 0^m,26 de largeur et 0^m,13 d'épaisseur.

ART. 16.

Les rails pèseront 50 kilogrammes par mètre courant, portant 60 kilog. par mètre courant de voie.

Ils seront à cinq portées dont trois de 1 mèt. et deux de 0^m,75 chacune.

Toutefois, il pourra être employé des rails à quatre portées dont deux de 1 mèt. et deux de 0^m,75 chacune, mais à concurrence seulement de deux centièmes du nombre total des rails à mettre en œuvre.

Les rails seront confectionnés d'après un type qui aura été préalablement approuvé par le Département des Travaux Publics.

ART. 17.

Les coussinets et les chevilles pour les fixer aux billes seront également établis conformément à des modèles préalablement approuvés par le Département des Travaux Publics, et les dimensions, la forme et le poids en seront réglés en ayant égard à ce que les rails devront être assujettis dans les coussinets, soit par des clavettes en fer, soit par des coins en bois : dans le premier cas, les dimensions et le poids des clavettes sera ultérieurement arrêté par le Gouvernement.

ART. 18.

Le concessionnaire devra maintenir toutes les communications existantes : à cet effet, il soumettra à l'approbation du Département des Travaux Publics, qui pourra y apporter toutes les modifications qu'il jugera convenir, des plans spéciaux complets et détaillés pour le passage du chemin de fer au travers des routes et chemins ordinaires, ainsi que des sentiers qu'il rencontrera ou qu'il devra occuper en partie, ou, s'il y a lieu, pour le détournement partiel de ces routes, chemins et sentiers.

Il sera tenu notamment de faire établir sous la voie du chemin de fer partout où celui-ci passera entre les séchoirs et les fours servant à la cuisson des briques, tuiles et autres objets en terre cuite que l'on fabrique à Boom et à Niel, et des terrains d'où la terre propre à être mise en œuvre dans cette fabrication n'a pas encore été extraite en totalité, les viaducs ou passages nécessaires pour que la terre en question à extraire de ces terrains puisse arriver sans difficulté aux séchoirs et aux fours.

En cas de contestation à ce sujet, le concessionnaire devra se conformer à ce que le Gouvernement lui prescrira.

ART. 19.

Il devra également construire tous les ouvrages d'art nécessaires pour que la construction du chemin de fer ne mette nulle part obstacle au libre cours des eaux pluviales et autres.

ART. 20.

Aucun ouvrage d'art quelconque ne pourra être construit que conformément à des projets soumis au préalable à l'approbation du Département des Travaux Publics et approuvés par ce Département.

ART. 21.

Les stations et les haltes seront pourvues du nombre de voies, des excen- triques, plates-formes, grues et ponts à bascule, ainsi que des bâtiments néces- saires pour que l'exploitation du chemin de fer puisse avoir lieu d'une manière régulière et satisfaisante.

ART. 22.

Il sera établi partout où cela sera nécessaire, à l'instar de ce qui a lieu par rapport aux chemins de fer de l'État, des barrières, bornes kilométriques, loges de garde-route et guérites de garde-excentriques.

ART. 23.

Par rapport à tous les accessoires ou dépendances du chemin de fer, dont il est fait mention dans les deux articles qui précèdent, ainsi que par rapport aux bâtiments de toute nature à élever, soit dans les stations, soit le long de la route, il sera soumis au Département des Travaux Publics, des projets détaillés consistant en plans, coupes et élévations, et il pourra être apporté à ces projets, toutes les modifications qui seront jugées convenir.

ART. 24.

Après que les plans des fers, tels que rails, contre-rails et rails doubles pour

les passages à niveau , coussinets de tout genre, chevilles et clavettes, auront été arrêtés par le Département des Travaux Publics, le concessionnaire présentera à l'agrément du même Département des types de ces fers conformes à ces plans, auxquels sera apposé le cachet de l'administration et auxquels toutes les fournitures devront être exactement conformes.

Il sera fourni au moins trois exemplaires de chacun de ces types : l'un de ces exemplaires auquel le cachet de l'administration aura été apposé sera restitué au concessionnaire.

ART. 25.

Tous les ouvrages d'art qui ne seront pas construits en bois ou en fer seront construits en maçonnerie de briques de Boom ou de Rupelmonde.

Le Département des Travaux Publics pourra néanmoins prescrire l'emploi partiel de pierre de taille lorsqu'il le jugera nécessaire.

ART. 26.

Tous les détails d'exécution qui ne sont pas réglés par le présent cahier des charges, feront l'objet d'un cahier des charges qui sera arrêté par le Gouvernement, après que le concessionnaire aura été entendu et qu'il aura, s'il y a lieu, présenté ses observations.

Les clauses et conditions de ce cahier des charges seront autant que possible les mêmes que celles stipulées dans les cahiers des charges relatifs aux travaux et fournitures à faire directement pour les chemins de fer de l'État.

ART. 27.

Dans un délai de six mois, qui prendra cours à la date de l'arrêté royal accordant la concession du chemin de fer, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, des projets définitifs et détaillés pour tous les ouvrages sans distinction ainsi que les plans terriers nécessaires pour qu'il puisse être satisfait aux prescriptions des lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les plans, coupes et élévations composant ces projets seront fournis en triple expédition dont une sera restituée au concessionnaire après qu'elle aura été, s'il y a lieu, approuvée par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 28.

Dans l'année qui suivra l'expiration de ce premier délai de six mois, tous les terrassements devront être achevés et tous les ouvrages d'art construits de manière à ce qu'il ne reste plus qu'à poser la voie et à établir les dépendances et accessoires du chemin de fer.

ART. 29.

Tous les ouvrages sans distinction devront être exécutés, le chemin de fer devra être complètement établi avec tous ses accessoires et dépendances, les bâtiments à élever, soit dans les stations, soit le long de la route, devront être en état de remplir leur destination et le chemin de fer devra, de toute manière, être en état d'être mis en exploitation dans un délai de deux ans qui prendra cours à la date de l'arrêté royal mentionné à l'art. 27 ci-dessus.

ART. 30.

L'exploitation ne pourra toutefois commencer qu'après qu'il aura été constaté par un procès-verbal de réception, à la diligence du Département des Travaux Publics, que tous les ouvrages ont été exécutés et que le chemin de fer est établi conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

ART. 31.

En garantie de l'accomplissement de ses obligations, le concessionnaire versera dans la caisse du caissier général de l'État, à titre de cautionnement, une somme de 200,000 fr. qui restera à la disposition du Gouvernement sans intérêt.

Il sera, s'il y a lieu, donné main-levée de ce cautionnement par parties de 50,000 fr., à mesure qu'il sera justifié à l'entière satisfaction du Gouvernement qu'il a été acquis des terrains et exécuté des travaux pour une valeur de 100, 200, 300 et 400 mille fr.

ART. 32.

Il ne pourra être donné aucun commencement d'exécution à la construction du chemin de fer concédé, et notamment être acquis aucun terrain pour servir à l'établissement de ce chemin de fer, à moins qu'il n'ait au préalable été justifié, à la satisfaction du Ministre des Travaux Publics, que le concessionnaire a réuni le quart des capitaux nécessaires pour la réalisation de son entreprise, en tenant compte du cautionnement qu'il aura dû déposer en exécution de l'art. 31 du présent cahier des charges.

ART. 33.

L'exploitation ne pourra commencer qu'après que le concessionnaire aura fait constater, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, qu'il est

pourvu du matériel roulant nécessaire pour assurer une exploitation convenable et exempte de dangers pour les voyageurs.

ART. 54.

Le concessionnaire ne sera éventuellement autorisé à occuper soit dans la station de l'État, à Malines, soit le long de la partie du chemin de fer de l'État de Malines à Anvers que le chemin de fer concédé doit longer immédiatement, aucune partie de terrain appartenant à l'État, ni à utiliser en tout ou en partie pour l'établissement du chemin de fer concédé, des ouvrages d'art existants et faisant partie soit du chemin de fer, soit de la route ordinaire de Malines à Anvers, que moyennant le payement d'une somme ou d'une redevance annuelle dont le montant aura été réglé au préalable.

L'obtention de cette autorisation sera en outre subordonnée à telles clauses et conditions que le Gouvernement jugera nécessaire de prescrire selon l'occurrence, tant dans l'intérêt de la conservation des ouvrages d'art qui deviendraient communs soit au chemin de fer, soit à la route ordinaire de Malines à Anvers et au chemin de fer concédé, que dans l'intérêt de la sécurité de la circulation sur l'un et l'autre chemin de fer ou sur la route ordinaire.

ART. 55.

Le concessionnaire établira sur l'Escaut un service de bateaux à vapeur mettant le chemin de fer de Malines à Schelle en communication avec Rupelmonde, Notelaer et Tamise.

Les heures de départ et d'arrivée des bateaux à vapeur employés à ce service coïncideront respectivement avec celles de l'arrivée des convois du chemin de fer à l'embarcadère de Schelle et du départ des convois de ce même embarcadère.

Les bateaux à vapeur que le concessionnaire emploiera seront soumis au contrôle et à l'inspection du Département des Travaux Publics qui pourra, s'il y a lieu, en interdire l'usage pour cause de sûreté publique.

ART. 56.

La durée de la concession sera de 90 ans.

ART. 57.

Pendant toute la durée de la concession et sauf les exceptions expressément stipulées ci-après, le concessionnaire effectuera avec soin, régularité et célérité, sans tour de faveur, les transports de voyageurs avec leurs bagages et

celui des marchandises de toute nature, voitures, chevaux, bestiaux, fonds et valeurs, qui lui seront confiés à cet effet.

ART. 58.

Pour indemniser le concessionnaire des dépenses et travaux qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le Gouvernement lui 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 dudit concessionnaire.

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 pas 50 fr. par 100 kilog., graines, laines brutes (dites *en masse*), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumons 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, son, 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 première, ni dans la troisième classe : fr. 0-75 par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

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 par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

Voyageurs, bagages et petites marchandises.

Voyageurs	{	1 ^{re} classe.	fr. » 40 c. par voyageur et par lieue.
		2 ^e id.	» 50 id.
		3 ^e id.	» 20 id.
Bagages			» 50 par 100 kilog. et par lieue.
Articles de diligence.	{	Au-dessous de 5 kil.	» 60 par colis pour toutes les distances
		Au-dessus de 5 kil.	» 20 par 100 kilog. et par lieue.

Fonds et valeurs.

DISTANCE.	DE 1 A 100 FR.	DE 101 A 500 FR.	DE 501 A 1,000 FR.	DE 1,001 A 5,000 FR.	POUR CHAQUE MILLE au-dessus DES 5 PREMIERS MILLE FRANCS.	
					Par mille.	Or et papiers, valeur.
De 10 lieues et au-dessous. .	» 50	» 75	1 00	Par mille. » 50	» 25	» 20
De plus de 10 lieues	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30

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

ART. 39.

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. 40.

Le Gouvernement pourra prescrire l'emploi de waggons couverts pour les voyageurs.

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

Les voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 20 kilog. et d'un volume ne dépassant pas 0^m,50 sur 0^m,25 et 0^m,30, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénients pour les autres voyageurs.

Les diverses bases qui précèdent ne sont, au reste, que des *maxima* et il sera facultatif au concessionnaire 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 le concessionnaire.

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 waggon ou des waggons, quel que soit le poids.

Dans le cas où le concessionnaire jugerait utile et convenable d'abaisser, au-dessous des limites *maxima* déterminées par le tarif les droits qu'il est autorisé à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis qu'après un délai de trois mois.

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

La perception des droits devra se faire par le concessionnaire, 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. 41.

Les transports par les bateaux à vapeur se feront à des prix qui ne pourront pas excéder ceux du tarif actuel des bateaux à vapeur de l'État faisant le service entre Anvers à Tamise et qui sont ceux qui suivent :

	VOYAGEURS.		BAGAGES.	MARCHANDISES.
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	5 A 25 KILOG.	PAR 100 KILOG.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Schelle à Rupelmonde	» 30	» 20	» 10	» 30
Id. à Notelaer	» 40	» 25	» 10	» 30
Id. à Tamise	» 50	» 30	» 15	» 40
Rupelmonde à Tamise	» 30	» 20	» 10	» 30
Id. à Notelaer	» 30	» 20	» 10	» 20
Tamise à Notelaer	» 30	» 20	» 10	» 20

ART. 42.

Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris d'établir et d'exploiter le

chemin de fer et le service de bateaux à vapeur qui font l'objet de la concession à ses frais, risques, périls et sans que dans aucun cas ni sous aucun prétexte, il puisse en résulter aucune charge quelconque pour l'État.

Cette clause sera considérée comme fondamentale et ne sera susceptible d'aucune interprétation qui puisse avoir pour conséquence de faire tomber quelque dépense que ce soit à la charge de l'État.

ART. 43.

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution des travaux tant de construction que d'entretien, par des agents de son choix et nommés par lui.

Il en sera de même des agents qu'il proposera à l'exploitation et à la perception des péages.

Mais ceux de ses agents qui devront être assermentés à l'effet d'être aptes à remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire, au vœu de la loi du 15 avril 1845, devront avoir été agréés par le Gouvernement.

ART. 44.

Le Gouvernement fera surveiller l'exécution des travaux de construction et après que ces travaux seront achevés, il fera, aussi souvent qu'il le jugera convenir, vérifier l'état de la route et du matériel servant à l'exploitation par ses fonctionnaires et ses agents.

Cette surveillance qui sera toute d'intérêt public, et ne comportera aucune direction, ne pourra donner lieu à aucune responsabilité, ni à aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

Elle sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cet effet celui-ci versera entre les mains du caissier-général de l'État, en premier lieu, immédiatement après que la concession aura été rendue définitive, une somme de 5,000 fr., et en second lieu, après que les travaux seront achevés, avant le 15 janvier de chaque année, une somme de 1,000 fr. pour couvrir les frais de cette surveillance.

ART. 45.

Si pendant l'exécution des travaux, il est reconnu qu'un ouvrage n'a pas été exécuté selon les règles de l'art, ou conformément à ce que prescrit, soit le présent cahier des charges, soit le cahier des charges à arrêter ultérieurement en exécution de l'art. 26 du présent cahier des charges, l'administration pourra le faire démolir d'office et aux frais du concessionnaire, si, à la première réquisition qui lui en sera faite il ne le fait pas démolir lui-même.

ART. 46.

S'il était nécessaire de recourir à l'expropriation forcée par rapport à des

terrains à occuper, soit pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, soit par suite de l'établissement du chemin de fer et pour en extraire ou y déposer des terres ou des matériaux, établir des chantiers ou chemins de service, toutes les lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique seraient applicables à ces terrains comme s'il s'agissait d'un chemin de fer qui serait construit directement par l'État.

Tous les frais, y compris ceux de justice, seraient toutefois à la charge du concessionnaire.

ART. 47.

Le concessionnaire sera tenu, jusqu'à l'expiration de la concession, de payer l'impôt foncier, tant en principal qu'en centimes additionnels, pour tous les terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances.

Ces terrains seront considérés comme étant restés de la même nature et de la même classe qu'avant qu'ils fussent acquis par le concessionnaire du chemin de fer pour servir à l'établissement de celui-ci et de ses dépendances.

ART. 48.

Il ne pourra, pendant la durée de la concession, être établi ni perçu sur le chemin de fer concédé, soit au profit de l'État, soit au profit de la province et des communes traversées, aucun autre impôt que celui dont il vient d'être fait mention, ni aucun péage quelconque autre que ceux dont la jouissance est assurée au concessionnaire par le présent cahier des charges.

ART. 49.

Pendant toute la durée de la concession, le concessionnaire sera tenu de maintenir constamment le chemin de fer et le matériel servant à l'exploitation dans un parfait état d'entretien et en situation de pouvoir remplir convenablement leur destination, sous peine qu'il y soit pourvu par le Gouvernement d'office et aux frais du concessionnaire.

A cet effet, le Gouvernement pourra faire saisir le produit des péages et faire percevoir ceux-ci à son profit par ses agents jusqu'à concurrence du montant de la dépense qui aura été faite d'office, tous frais quelconques compris, plus 10 p. % en sus, à titre de dommages et intérêts.

ART. 50.

Le concessionnaire sera déchu de sa concession :

1° Si, dans les délais mentionnés ci-dessus aux art. 27, 28 et 29, il n'a pas soumis à l'approbation du Gouvernement les projets définitifs mentionnés à l'art. 27, ou si les travaux de construction et d'établissement ne sont pas

achevés, à moins que ces délais n'aient été préalablement prorogés par le Gouvernement ;

2° Si dans les trois mois après qu'il aura été constaté, conformément à ce que prescrit l'art. 50 du présent cahier des charges, que les travaux de construction et d'établissement sont achevés, le chemin de fer n'est pas mis en exploitation ;

3° Si, pendant la durée de la concession l'exploitation est interrompue, ou vient à cesser ;

4° Si le chemin de fer ou le matériel roulant servant à l'exploitation n'étant pas maintenus dans un état d'entretien satisfaisant et le Gouvernement ayant dû, en vertu de l'art. 49 du présent cahier des charges, prendre d'office les mesures réclamées par les circonstances et notamment faire percevoir les péages par ses agents, cet état des choses n'avait pas cessé dans les trois mois, à dater du jour où les mesures d'office auraient dû être prises.

ART. 51.

Il n'y aura pas déchéance dans les cas prévus à l'article qui précède, si le concessionnaire justifie que le retard dans l'exécution ou la cessation des travaux et l'interruption de l'exploitation sont le résultat d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 52.

Dans les cas de déchéance prévus à l'art. 50 et auxquels l'article qui précède ne serait pas applicable, la concession, pour la partie de sa durée restant à courir, sera offerte en adjudication publique aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et sur une mise à prix représentant la valeur présumée, soit des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés, si les travaux de construction et d'établissement ne sont pas encore entièrement achevés, soit de la route avec ou sans le matériel roulant, si les travaux de construction sont achevés, selon que le chemin de fer aura ou n'aura pas été mis en exploitation.

L'adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme pour les objets énumérés et spécifiés dans la mise à prix, et le concessionnaire ne sera fondé à élever, à la charge de l'État, aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être, lors même que la somme offerte serait moindre que la mise à prix.

Si l'adjudication ouverte ainsi qu'il est dit ci-dessus n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette deuxième tentative demeurerait également sans résultat, les terrains acquis, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer construites et mises ou non en exploitation avec leur matériel roulant, seraient acquis sans aucune indemnité au Gouvernement qui pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

En tout cas, ce qui ne serait pas encore remboursé du cautionnement du concessionnaire, sera acquis à l'État à titre d'indemnité, et quiconque voudra prendre part à l'adjudication devra au préalable déposer un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire qui n'aurait pas encore été remboursée et qui serait acquise à l'État.

ART. 53.

Après l'achèvement total des travaux de construction et d'établissement, le concessionnaire fera faire à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Il fera également dresser à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif du chemin de fer comprenant la voie, les gares, haltes, stations, tous les ouvrages d'art sans exception, le matériel fixe des stations, tels que ponts à bascule, grues, excentriques, plates-formes, etc., etc., les clôtures, bornes kilométriques, passages à niveau, ainsi que les loges de garde-route, les guérites de garde-excentriques, les bâtiments servant à l'exploitation et tous autres quelconques ou quelle qu'en soit la destination, qui pourraient être considérés comme formant des dépendances du chemin de fer.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif dont il est fait mention aux deux paragraphes qui précèdent seront déposées, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 54.

A l'expiration de la durée de la concession, le chemin de fer devra, dans toutes ses parties, se trouver exactement conforme à ces documents, et en outre, dans un parfait état d'entretien.

En conséquence, si pendant les cinq dernières années de la concession, il est à prévoir qu'à l'expiration de celle-ci le chemin de fer ne se trouvera pas dans l'état qui vient d'être dit, le Gouvernement aura le droit de faire saisir les produits des péages et de les employer à le faire mettre dans cet état.

ART. 55.

A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé aux droits du concessionnaire; il entrera immédiatement en possession tant du chemin de fer que du matériel servant à l'exploiter, et fera percevoir les péages par ses agents et au profit de l'État.

La valeur du matériel roulant sera fixée par expertise contradictoire, et le montant de l'expertise sera payé par l'État au concessionnaire.

ART. 56.

Le Gouvernement se réserve de pouvoir effectuer par lui-même, ou autoriser,

soit dans la contrée traversée par le chemin de fer concédé, soit ailleurs, toute construction de chemin de fer, route, canal, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

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

ART. 57.

Dans le cas notamment où pendant la durée de la concession, il serait construit un chemin de fer de Lierre ou de tout autre point de la Campine anversoise, vers l'une des stations du chemin de fer de l'État de Malines à Anvers, et où le Gouvernement jugerait utile que ce chemin de fer fût prolongé jusqu'à celui de Malines à Schelle, le concessionnaire de ce dernier chemin de fer ne pourrait s'opposer soit à ce que l'embranchement en question vint se raccorder et se confondre avec le chemin de fer de Malines à Schelle, soit à ce qu'il se prolongeât le long de celui-ci jusqu'à Schelle, de la manière dont le chemin de fer de Malines à Schelle doit être en partie établi le long de celui de l'État de Malines à Anvers.

Si l'embranchement de chemin de fer venant de l'une des stations de la ligne de Malines à Anvers devait se raccorder et se confondre avec le chemin de fer de Malines à Schelle, le concessionnaire de ce dernier chemin de fer serait tenu de laisser circuler sur celui-ci, le matériel roulant servant à l'exploitation de l'embranchement, de même qu'il serait stipulé à son profit que le matériel roulant servant à l'exploitation de son chemin de fer pourrait circuler sur l'embranchement.

Si l'embranchement devait seulement longer immédiatement le chemin de fer de Malines à Schelle, comme une seconde voie du même chemin de fer, les indemnités à allouer au concessionnaire du chef de ce que le chemin de fer de Malines à Schelle serait en partie utilisé pour l'établissement de l'embranchement, seraient réglées à dire d'experts et, au besoin, à l'intervention des tribunaux.

En tous cas, un règlement qui serait arrêté par le Ministre des Travaux Publics, après que les deux concessionnaires intéressés auraient été entendus, prescrirait les mesures de police à prendre dans l'intérêt du public.

ART. 58.

A mesure qu'une section du chemin de fer concédé sera susceptible d'être livrée à la circulation, le concessionnaire pourra obtenir du Gouvernement l'autorisation de la mettre en exploitation.

ART. 59.

Les lois et les règlements généraux existants ou à intervenir, par rapport aux chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer concédé.

Le concessionnaire pourra, en outre, sous l'approbation du Gouvernement, faire tel règlement particulier qu'il jugera convenir pour l'exploitation de son chemin de fer.

Le Gouvernement, après avoir entendu le concessionnaire, arrêtera les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer concédé.

Ces règlements, ces mesures et ces dispositions seront obligatoires pour le concessionnaire et pour les personnes qui feront usage du chemin de fer.

ART. 60.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujétis, non plus que leurs bagages, qu'à la moitié du prix des transports d'après le tarif ordinaire.

ART. 61.

Si des troupes ou un matériel militaire devaient être dirigés vers une localité qui se trouverait dans la direction du chemin de fer concédé, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à la disposition du Gouvernement, et également pour la moitié des prix du tarif, le matériel nécessaire pour effectuer le transport de ces troupes ou de ce matériel.

ART. 62.

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

A cet effet, le concessionnaire sera tenu de réserver, chaque jour, à l'arrière du train des voitures de l'un des convois de voyageurs, dans l'une et l'autre direction du chemin de fer, un coffre des dimensions que l'administration prescrira et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier accompagnant les dépêches.

Le concessionnaire fournira au Gouvernement, toutes les fois qu'il en sera requis, le matériel nécessaire pour l'expédition de convois spéciaux, et ce à des prix à convenir dans chaque cas en particulier.

ART. 63.

Les dispositions faisant l'objet de l'art. 62 sont également applicables au service de bateaux à vapeur à établir entre Schelle et Tamise.

ART. 64.

Le concessionnaire pourra former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant aux lois et règlements sur la matière.

S'il use de cette faculté, et même dans le cas où il formerait une société anonyme, il n'en restera pas moins personnellement responsable envers le Gouvernement de l'entière et bonne exécution des travaux dans les limites du présent cahier des charges, l'approbation qui serait donnée à la société qu'il aurait formée, ayant uniquement pour but d'assurer à cette société une existence légale, sans substituer un nouvel obligé à l'obligé primitif.

ART. 65.

Les actions de la société éventuellement formée par le concessionnaire ne pourront être émises en Belgique par souscription ouverte au public et cotées aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après que le cautionnement mentionné à l'art. 51 aura été remboursé et qu'il aura été justifié, à la satisfaction du Gouvernement, que les versements faits par les actionnaires s'élèvent à quatre dixièmes du montant nominal des actions.

ART. 66.

Le concessionnaire ne sera recevable, dans aucun cas, à réclamer des indemnités du Gouvernement, et il ne le sera pas notamment :

1^o 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^o A titre de modifications au tarif des douanes ;

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

ART. 67.

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, le concessionnaire ne pourra 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 le concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

ART. 68.

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 du concessionnaire, sans qu'il doive justifier d'aucun préjudice éprouvé.

ART. 69.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable 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, il n'en ait fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourra en argumenter que pour autant qu'il en ait 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.

Dans aucun cas, il ne pourra baser une réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement : des ordres verbaux ne pourront avoir pour lui un caractère obligatoire.

ART. 70.

Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les différens cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme lui accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

ART. 71.

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'État.

ART. 72.

Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection où lui 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. 73.

Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent, comme étant son propre ouvrage ; il déclare avoir réuni toutes les données et fait tous les calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est

posé en fait, et s'être assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets approuvés pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 74.

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

Bruxelles, le 5 mai 1847.

DE BAVAY.

VEUVE VAN ENSCHOT.
