

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MAI 1845.

RAPPORT

Fait par M. MALOU, au nom de la commission ⁽¹⁾ chargée de l'examen du projet de loi portant autorisation de concéder divers chemins de fer dans la Flandre occidentale ⁽²⁾.

MESSEURS.

Le chemin de fer construit aux frais de l'État se dirige de Gand, d'une part, sur Bruges et Ostende, d'autre part, sur Courtray.

Entre ces deux lignes est comprise la plus grande partie de la Flandre occidentale, territoire étendu, dont la population agricole et industrielle est très forte. mais qui se trouve, pour ainsi dire toute entière, en dehors du système des chemins de fer.

D'après les propositions soumises à la législature, il s'agit aujourd'hui, sans demander aucun sacrifice au trésor public, de mettre cette partie nombreuse de la famille belge en communication directe et facile avec les lignes nationales. de vivifier ainsi les rapports des populations entre les diverses provinces, et dans la Flandre occidentale elle-même.

L'utilité de ces voies rapides et économiques n'est pas douteuse, mais ici

(¹) La commission était composée de MM. DEVAUX, *président*, VAN CUTSEM, MANILIUS, COGHEM, RODENBACH, DE ROO, et MALOU, *rapporteur*.

(²) Projet de loi, n° 332.

comme à l'égard d'autres projets, l'on peut, selon le point de vue auquel on se place, différer d'opinion sur le mode d'exécution.

Au sein de la commission spéciale, le principe de la concession à des particuliers a été admis à l'unanimité et sans aucun débat.

Il n'en a pas été de même du tracé.

Deux projets se trouvaient en présence et avaient fait depuis assez longtemps l'objet d'études plus ou moins mûries, de discussions plus ou moins vives.

Le projet soumis à la Chambre, le 14 avril, tendait à décréter :

1^o Un chemin de fer de Courtray à Ypres, par Menin;

2^o Un chemin de fer de Bruges à Thielt, de Thielt à Roulers par Ingelmunster, et de Roulers à Ypres avec embranchement de Thielt sur Aeltre et d'Iseghem sur Courtray.

Le 19 avril, une convention a été passée entre le Gouvernement belge et les sieurs William-Pary Richards, John Peter Fearon, propriétaire, tous deux de Londres, et le sieur Guillaume Chantrell, propriétaire, à Bruxelles. A cette convention se sont associés les sieurs Lewis Cubitt, propriétaire, et William Goodenough Hayter, membre du Parlement. Les contractants s'engagent à construire un chemin de fer de Bruges sur Courtray par Thourout et Roulers avec embranchement sur Thielt et sur Dixmude, et un chemin de fer de Courtray à Poperinghe par Menin et Ypres.

L'art 52 du cahier des charges accorde aux concessionnaires la faculté de construire un embranchement pour relier la station d'Ypres au bassin de cette ville et de prolonger l'embranchement de Dixmude jusqu'à Furnes.

Le même article contient l'obligation pour les concessionnaires de prolonger, soit jusqu'à Aeltre, soit jusqu'à Deynze l'embranchement de Thielt, si ce prolongement est décrété.

C'est de commun accord entre le Gouvernement et la compagnie concessionnaire que ce projet a été substitué au premier.

Les motifs principaux de la préférence qui lui a été accordée sont indiqués dans une lettre adressée, le 17 avril, à M. le Ministre des Travaux Publics. Cette lettre est ainsi conçue :

« MONSIEUR LE MINISTRE ,

» En vous soumettant le tracé définitif du projet de chemin de fer de la
» Flandre occidentale, après un examen sérieux de la part de l'ingénieur des
» intéressés dans la demande en concession, il devient nécessaire de vous
» expliquer ce qui a donné lieu au changement proposé au projet primitif.

» L'expérience ayant fait reconnaître que, partout où des tracés étaient mal
» combinés, des lignes concurrentes ne tardaient pas à être faites, il devenait
» urgent de rechercher le tracé qui, tout en reliant entre elles le plus de loca-
» lités et les plus fortes populations, offrirait en même temps le plus de chances
» de succès aux concessionnaires, tout en ne faisant aucune concurrence aux
» chemins de fer de l'État.

» Ce n'est qu'après avoir étudié soigneusement les intérêts des diverses loca-
» lités, tout en les faisant concorder avec la possibilité d'une exploitation
» prompte et convenable, que nous sommes arrivés à vous proposer quelques
» modifications au projet primitif, car il ne faut pas se le dissimuler, tout projet
» qui n'offrirait pas toutes les conditions d'une exploitation économique serait
» en définitive aussi contraire aux intérêts des localités que des concession-
» naires.

» Il suffit, Monsieur le Ministre, de jeter les yeux sur l'état ci-annexé des
» populations que le tracé actuel relie entre elles par Bruges, Thourout,
» Roulers, Courtray, Menin, Ypres et Poperinghe, et par Furnes, Dixmude,
» Thielt et Deynze, pour être convaincu qu'aucune autre combinaison ne
» pourrait offrir la même importance sous tous les rapports. Ainsi, dans le
» rayon d'une lieue de ces tracés 374.375 habitants se trouvent, non-seule-
» ment reliés entre eux, mais mis en contact par trois points différents avec
» le chemin de fer de l'État.

» Ce n'est qu'après avoir mûrement étudié les observations des diverses
» localités que l'on s'est décidé pour le tracé actuel, comme étant de nature à
» concilier tous les intérêts, et, en effet, chacun s'y trouve équitablement
» partagé.

» Dans le projet primitif toute la partie occidentale de la Flandre était
» négligée. Il ne répondait pas à tous les besoins, tandis que par les modifi-
» cations proposées aucune localité n'a le droit de se plaindre. C'est une répar-
» tition juste et équitable des avantages qui doivent résulter d'un système
» complet reliant toute la province avec le Hainaut et les autres parties du
» pays, au moyen du réseau des chemins de fer de l'État.

» On a abandonné, il est vrai, l'embranchement de Roulers à Ypres, mais
» il est à remarquer que cet embranchement, qui faisait partie d'un ancien
» projet abandonné, a fait place au tracé direct d'Ypres à Courtray, qui con-
» stitue un affluent des plus importants pour le chemin de fer de l'État, à
» Courtray, vers le Hainaut et toute la Flandre orientale. Dans le projet nou-
» veau, cet embranchement devenait une véritable superfétation contraire aux
» intérêts de l'État et de nature à compromettre l'exploitation au point de
» rendre tout bon service impossible. La ville de Bruges, principale intéressée
» à cet embranchement, l'a si bien compris qu'elle n'a pas hésité à se rallier au
» projet définitif, se trouvant amplement compensée par le tracé qui la relie à
» Dixmude et au pays de Furnes.

» La seule ville de Thielt pourrait s'élever contre le tracé actuel, mais il est

» évident que quoique cette ville ne soit pas directement reliée avec Courtray
 » et Bruges, elle n'en est pas moins mieux partagée que toute autre localité.
 » La ligne de Furnes à Deynze sera toute aussi importante que le tronç principal.

» Les voyageurs français qui fréquentent son marché prendront nécessaire-
 » ment la voie de l'État jusqu'à Deynze. Le tracé primitif faisait sous ce
 » rapport une véritable concurrence au chemin de fer de l'État ; par compen-
 » sation Thielt se trouve relié avec tout le pays de Furnes et de Dixmude, et,
 » bien que par le tracé actuel il y ait un léger détour pour arriver aux villes
 » de Bruges, Courtray et Ypres, il n'en est pas moins évident que ce tracé
 » permettra une bien meilleure exploitation et que ce léger détour sera large-
 » ment compensé par la possibilité d'éviter les retards inhérents aux coinci-
 » dences nécessitées par les embranchements du premier tracé. D'ailleurs, en
 » supposant qu'il n'en fût pas ainsi, toute la province s'élevait contre le tracé
 » primitif, et ce n'est que dans le but de contenter tout le monde, tout en
 » évitant la concurrence du chemin de fer de l'État et pour assurer en même
 » temps la viabilité de l'entreprise que l'on s'est décidé à présenter le tracé
 » définitif.

» Nous sommes persuadés, Monsieur le Ministre, que le dernier tracé sera
 » infiniment plus avantageux, même à la ville de Thielt, que toute autre com-
 » binaison qu'il eût été possible de vous présenter, et, ne le fût-il pas pour
 » Thielt, il le serait incontestablement pour l'État, pour toute la province, et
 » nous devons vous déclarer que, quant à nous demandeurs en concession,
 » nous y voyons infiniment plus d'avenir, non-seulement pour nous, mais pour
 » tous les intérêts.

» Par ces motifs, que, mieux que nous, vous savez apprécier, nous osons
 » espérer, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien appuyer ce
 » dernier tracé proposé comme étant de nature à satisfaire aux besoins de la
 » généralité.

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de notre respect.

» GUILLAUME CHANTRELL »

En résumé, les convenances d'une bonne exploitation, les intérêts des popu-
 lations, les intérêts du chemin de fer de l'État ont motivé l'abandon du projet
 primitif.

Au point de vue purement provincial, Bruges, ville chef-lieu, renfermant
 une population de près de 50,000 âmes, mais placée un peu à l'écart, a un
 intérêt puissant à voir se multiplier les rapports avec les autres villes princi-
 pales, à ne pas être laissée dans l'isolement, à ce que l'on ne détache pas d'elle
 une grande partie de la province en dirigeant toute l'activité et tout le mou-
 vement des populations d'un autre côté.

Sans méconnaître cet intérêt et les motifs qui conseillent d'y avoir égard, il importe néanmoins d'éviter d'y subordonner d'une manière absolue la direction des lignes de la Flandre. Une pensée d'ensemble et d'utilité générale doit présider à ce complément du chemin de fer de l'État. Il est naturel et juste, tout en reliant les principales villes au chef-lieu, de ne pas leur rendre difficiles ou onéreux d'autres rapports existants et qu'il est intéressant de conserver et d'étendre.

Le nouveau projet paraît concilier, autant qu'il est possible dans les circonstances actuelles, ce double intérêt. Bruges se trouve directement rattaché à Thourout, Thielt, Dixmude, Roulers et Courtray et, moyennant un détour, à Menin, Ypres et Poperinghe. Ypres et les populations qui l'environnent se rattachent directement au vaste réseau des chemins de fer de l'État, c'est-à-dire au Hainaut et au centre du pays, et moins directement à Roulers, Thourout et Bruges.

Thielt se relie à Courtray d'une part, et d'autre part à Bruges. Une jonction éventuelle sur un autre point, soit à Deynze, soit à Aeltre, est subordonnée, pour cette localité, au vote d'une loi, mais la compagnie concessionnaire est dès à présent obligée de l'exécuter, si cette loi intervient.

Des débats très longs et très animés se sont élevés dans la commission sur le choix du tracé.

Ces débats, à part des incidents que nous croyons inutile de reproduire, ont porté surtout sur le décrétement immédiat de l'embranchement éventuel de Thielt vers Deynze ou vers Aeltre.

M. le Ministre des Travaux Publics s'étant rendu dans le sein de la commission, a déclaré que, pour le moment, le Gouvernement n'est pas en mesure de se prononcer sur le point de savoir si cet embranchement ne serait pas trop nuisible aux lignes de l'État, s'il ne serait pas contraire à l'intérêt de la province considérée dans son ensemble; il a ajouté que les concessionnaires eux-mêmes, ne sont pas encore d'accord entre eux sur le choix du point de raccordement; il a exprimé en conséquence le vœu que l'on reste, pour le moment, dans les termes de la convention du 19 avril, qui subordonne à un nouveau vote de la législature l'exécution de l'embranchement.

Nonobstant cette déclaration, un membre de la commission a proposé un amendement ainsi conçu : « Le Gouvernement est autorisé à décréter un » embranchement aux chemins de fer de la Flandre occidentale, de Thielt sur » Aeltre et sur Deynze. »

Un autre membre a demandé, par sous-amendement, que le Gouvernement fût autorisé à concéder un chemin de fer de Thielt à Deynze.

Ce sous-amendement a été rejeté par quatre voix contre trois.

Cinq membres ont rejeté l'amendement, deux l'ont admis.

Le vote de la majorité, en faveur de la convention du 19 avril, telle qu'elle

est ci-annexée, a été déterminée par les motifs développés dans la lettre de la compagnie, en date du 17 du même mois, par la déclaration de M. le Ministre des Travaux Publics, par le désir de concilier, autant que possible, les intérêts divergents, c'est-à-dire de ne rendre les lignes ni exclusivement provinciales et tracées dans le seul intérêt du chef-lieu, ni trop nuisibles à Bruges et au nord de la province. La majorité a pensé enfin qu'il ne fallait pas, à une époque aussi avancée de la session, s'exposer à compromettre l'exécution de tout le réseau, en décidant immédiatement une question grave, non encore parfaitement instruite, une question sur laquelle les représentants des divers centres de population, le Gouvernement et la compagnie concessionnaire elle-même ne sont pas d'accord.

Les membres de la minorité ont été d'avis qu'il n'y avait pas d'inconvénient à autoriser dès à présent le Gouvernement à concéder l'embranchement destiné à relier Thielt directement au chemin de fer de l'État.

Le rejet de l'amendement et du sous-amendement étant prononcé, la commission a adopté la convention et le cahier des charges du 19 avril, sous certaines réserves peu importantes dont il sera fait mention ci-après.

Comme le point de raccordement de l'embranchement de Thielt à la ligne principale n'est pas déterminé, la commission exprime le vœu que cette question soit décidée par le Gouvernement, de manière à concilier les intérêts de Bruges et de Courtray.

La commission a examiné la convention et le cahier des charges du 19 avril et l'amendement proposé par M. le Ministre des Travaux Publics, par suite du changement du tracé.

Cet amendement porte :

Art unique. « Le Gouvernement est autorisé à accorder à la compagnie » représentée par les sieurs W.-P. Richards, J.-P. Fearon, W.-G. Hayter, » L. Cubitt et G. Chantrell, la concession d'un chemin de fer de Bruges sur » Courtray, Ypres et Poperinghe par Thourout, Roulers et Menin, avec » embranchements sur Thielt et sur Dixmude.

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

Le cahier des charges (*voir* annexe page 13) est, dans ses dispositions essentielles, le même que celui qui a été adopté par la Chambre, dans la séance du 2 mai, pour la concession du chemin de fer de Jemeppe à Louvain.

La commission l'a adopté à l'unanimité. Il sera toutefois nécessaire de rectifier les erreurs qui s'y sont glissées et de l'amender, ainsi que la convention, dans le sens et dans les termes admis par le vote de la Chambre. Il conviendra aussi, pour éviter un vote distinct sur chaque article, de donner une autre forme au projet de loi.

En ce qui concerne l'émission et la cote des actions de la société, qui

serait formée par les concessionnaires, l'on a adopté, sur la proposition de l'honorable M. Cogels, une disposition ainsi conçue :

« Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée
» par l'art. 41 du cahier des charges, de former une société en nom collectif
» ou anonyme avec émission d'actions, ces actions ne pourront être émises en
» Belgique par souscription ouverte au public, ni être cotées aux bourses
» d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer. »

La commission propose de reproduire cette réserve dans le projet de loi relatif aux chemins de fer de la Flandre occidentale.

L'erreur d'impression signalée dans l'art. 24 au tarif de transport des fonds et valeurs, doit aussi être rectifiée. Le tarif de fr. 1,001 à 5,000 est de 30 ou 75 centimes *par mille*.

A l'art. 27, il y a lieu encore de substituer le mot *approuvés* au mot *homologués*.

Pour le chemin de fer de Jemeppe, l'on a ajouté à l'un des articles du cahier des charges, une réserve ainsi conçue :

« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût
» suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente conces-
» sion, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et
» dans ce cas les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés
» par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à
» dire d'experts. »

Il a paru utile de rendre cet amendement commun à la concession des lignes de la Flandre.

M. le Ministre des Travaux Publics a donné à la commission des explications très satisfaisantes sur les garanties qu'offrent les concessionnaires : il a transmis copie d'une lettre de la Société Générale constatant qu'une somme de un million a été versée à titre de cautionnement. Un premier versement en Belgique d'une somme de fr. 2,500,000, y compris ce cautionnement, doit d'ailleurs avoir lieu avant que les expropriations ne puissent commencer.

Diverses pétitions et mémoires ont été remis à la commission : elle en propose le dépôt sur le bureau pendant la discussion.

Le rapporteur,

J. MALOU.

Le président,

DEVAUX.



Projet primitif.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder aux clauses et conditions du cahier des charges annexés à la présente loi, la concession :

1° D'un chemin de fer de Courtray à Ypres par Menin ;

2° D'un chemin de fer de Bruges à Thielt par Wardamme et Ruddervoorde ; de Thielt à Roulers par Ingelmuuster et de Roulers à Ypres, avec embranchement de Thielt sur Aeltre et d'Isseghem sur Courtray.

Amendement présenté par le Gouvernement.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la compagnie représentée par les sieurs W.-P. Richards, J.-P. Fearon, W.-G. Hayter, L. Cubitt et G. Chantrell, la concession d'un chemin de fer de Bruges sur Courtray, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude.

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

Projet de la commission.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé, *sous les réserves indiquées ci-après*, à accorder à la compagnie représentée par les sieurs W.-P. Richards, J.-P. Fearon, W.-G. Hayter, L. Cubitt et G. Chantrell, la concession d'un chemin de fer de Bruges sur Courtray, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude, *aux conditions posées dans la convention et dans le cahier des charges du 19 avril 1845.*

1° *L'art. 3 de la convention est remplacé par la disposition suivante :*

Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 41 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme avec émission d'actions, ces actions ne pourront être émises en Belgique par souscription ouverte au public, ni être cotées aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

2° *Le mot approuvés est substitué à celui de homologués, dans l'art. 27 du cahier des charges.*

3° *La disposition suivante est ajoutée à l'art. 44 du cahier des charges :*

S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et dans ce cas les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

ANNEXE.

CHEMIN DE FER DE BRUGES SUR COURTRAY, YPRES ET POPERINGHE.

AVEC EMBRANCHEMENTS SUR THIELT ET SUR DIXMUDE.

CONVENTION.

Entre les sieurs William Parry Richards, négociant, John Peter Fearon, propriétaire, tous deux de Londres, représentés par le sieur Thomas Sopwith, ingénieur à Newcastle-sur-Tyne, suivant procuration authentique du 15 avril 1845, laquelle demeurera annexée à la présente convention, et le sieur Guillaume Chantrell, propriétaire à Bruxelles, 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, un chemin de fer de Bruges sur Courtray, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude.

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. 41 {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 entamés 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 et demi 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 précèdent, 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 19 avril 1845.

A. DECHAMPS.

THOMAS SOPWITH.

GUILLAUME CHANTRELL.

PROCURATION.

Par-devant M^e John-Sise Venn, notaire public à Londres, par autorité royale dûment admis et juré, soussigné, et les témoins aussi soussignés,

Furent présents :

M. William-Parry Richards, de n^o 8 Wellington street strand à Londres, négociant,
Et M. John-Peter Fearon, de n^o 42 Chester Terrace Regents Park à Londres, propriétaire,

Lesquels ont déclaré faire et constituer leur mandataire général et spécial M. Thomas Sopwith de Newcastle upon Tyne, ingénieur civil,

Auquel ils donnent, tant conjointement que séparément, pouvoir de, pour eux et en leur nom, traiter avec le Gouvernement belge, et avec toutes autorités représentant le dit Gouvernement, pour la construction de lignes de chemins de fer dans la Flandre orientale et la Flandre occidentale, ou dans l'une d'elles, et la concession de ces lignes;

A cet effet, prendre, avec M. le Ministre des Travaux Publics de Belgique, ou toutes autres personnes qu'il appartiendra, tous arrangements et engagements préliminaires, provisoires et même définitifs, stipuler toutes conditions et charges, fixer et arrêter tous termes de traités pour la concession et l'exécution de ces lignes, signer et passer tous traités soit provisoires, soit définitifs, et généralement agir, au sujet de ce que dessus, comme pourraient le faire les constituants, s'ils étaient sur les lieux, promettant l'avouer et ratifier.

Ce dont acte fait et passé à Londres, où les dits constituants l'ont dûment signé, scellé et délivré, après lecture faite, le quinze avril mil huit cent quarante-cinq, par-devant ledit notaire, et en présence de MM. Robert Linkson, Edward Howel et Achille Pinta, respectivement témoins à ce requis, dûment qualifiés et soussignés.

W^m-P. RICHARDS.

JOHN P. FEARON.

Quod attestor :

JOHN-S. VENN.

Témoins à la passation par M. W.-P. Richards :

R. LINKSON, }
ACH. PINTA, } tous deux de 2 pope shead alley Conshill, à Londres.

Témoins à la passation par M. J.-P. Fearon :

EDWARD HOWEL, Temple London gentleman.

ACH. PINTA, ut supra.

Nous consul à Londres de Sa Majesté le Roi des Belges, déclarons et certifions à tous ceux à qui il appartiendra, que M. Jean-Sise Venn, qui a signé le présent document, est vraiment notaire public de cette résidence, et que toute foi doit être ajoutée à sa signature.

Londres, le 15 avril 1845.

H. CASTELLAIN.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

Le soussigné Lewis Cubitt, propriétaire, à Londres, agissant tant pour lui-même que comme fondé de pouvoirs, suivant procuration ci-jointe, du 21 avril 1845, de M. William Goodenough Hayter, propriétaire, membre du Parlement britannique, demeurant également à Londres, déclare se joindre à MM. W.-P. Richards et J.-P. Fearon, pour l'entreprise d'un chemin de fer de Bruges à Courtray, Ypres et Poperinghe, avec embranchements sur Thielt et Dixmude et adhérer, à tous égards, à la convention faite à ce sujet, le 19 de ce mois.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 1845.

LEWIS CUBITT.

Le soussigné Guillaume Chantrell, propriétaire, à Bruxelles, déclare donner, pour ce qui le concerne, son entière adhésion à l'acte qui précède.

Bruxelles, le 24 avril 1845.

GUILLAUME CHANTRELL.

Vu et accepté.

Bruxelles, le 24 avril 1845.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

PROCURATION.

Par-devant M^e William Webb Venn, notaire public à Londres, par autorité royale dûment admis et juré, soussigné, et les témoins aussi soussignés,

Fut présent,

M. William Goodenough Hayter, propriétaire, membre du Parlement britannique, demeurant à Londres, Hyde Park Terrace, n^o 11,

Lequel a déclaré faire et constituer son mandataire général et spécial M. Lewis Cubilt, propriétaire à Londres,

Auquel il donne pouvoir de, pour lui et en son nom, signer et accepter la convention intervenue à Bruxelles, le, ou vers le dix-neuf avril mil huit cent quarante-cinq, entre l'Etat belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics, d'une part et MM. William Parry Richards et John Peter Fearon, de Londres, représentés à cette fin par M. Sopwith et M. William Chantrell, de Bruxelles, d'autre part : ladite convention ayant pour objet la concession des chemins de fer à construire dans la Flandre occidentale, royaume de Belgique ;

A cet effet, signer toutes pièces, déclarations, conventions, actes et contrats, et prendre, au nom du comparant, tous engagements exigés par l'Etat belge, le comparant promettant l'avouer et ratifier.

Ce dont acte, fait et passé en l'étude, à Londres, où ledit constituant l'a dûment signé, scellé et délivré, après lecture faite, le vingt-et-un avril mil huit cent quarante-cinq, en présence du dit notaire et de MM. John Gray et Achille Pinta, témoins à ce requis, dûment qualifiés et soussignés.

WILLIAM GOODENOUGH HAYTER.

Témoins :

J. GRAY.

ACH. PINTA.

In fidem :

WILLIAM W. VENN, *notary public*.

Nous consul à Londres de S. M. le Roi des Belges, déclarons et certifions à tous ceux à qui il appartiendra, que M. W. Webb. Venn, qui a signé le présent document, est vraiment notaire public de cette résidence, et que toute foi doit être ajoutée à sa signature.

Londres, le 21 avril 1845.

H. CASTELLAIN.

CAHIER DES CHARGES JOINT A LA CONVENTION.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Bruges sur Courtray, Ypres et Poperinghe et ses embranchements seront établis à simple voie, avec gares d'évitement ; mais avec faculté pour la compagnie de doubler la voie lorsque l'importance des transports ou les nécessités du service l'exigeront ; les terrains seront acquis sur la largeur nécessaire pour deux voies, sur tout le développement de la ligne et des embranchements.

ART. 2. Dans le courant de l'année, à compter du jour où la loi de concession aura été promulguée, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par section de ville à ville, les projets complets, consistant en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges de garde, les projets de stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

ART. 3. Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit, telles modifications qu'il trouvera nécessaires et utiles ; les concessionnaires devront se conformer à la décision qui sera prise à cet égard, 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. 4. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'Etat.

ART. 5. 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. 6. 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 ont la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires pour servir de modèles.

ART. 7. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les localités, sous la condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité, et qu'ils seront mis en œuvre d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

ART. 8. Les travaux et constructions seront achevés, au plus tard, endéans les trois années à compter du jour fixé par l'art. 2, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer concédé et ses embranchements puissent être exploités sur toute leur longueur par locomotives.

ART. 9. 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 et demi de francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 14.

ART. 10. 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. 11. 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 non prévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer concédé et de ses embranchements, pour leur exploitation et pour leur 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.

ART. 12. 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 déclarés d'utilité publique, au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

ART. 13. 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 embranchements et dépendances.

ART. 14. 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 dépositaire, sans devoir aucun intérêt. Il sera restitué aux concessionnaires, par cinquièmes, à mesure qu'ils auront exécuté les travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

ART. 15. 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 et demi exigé par l'art. 9, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront par ce fait, et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 16. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 8 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. 17. 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 en demeurerait 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 demeurait 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 déchu de tous leurs droits.

ART. 18. Les art. 15 et 16 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. 19. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des 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 demeureraient en défaut de le faire à la première réquisition.

ART. 20. 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 embranchements et 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 bascule, 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. 21. 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 concédé et à ses embranchements.

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. 22. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, le chemin de fer et ses embranchements et 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. 23. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses embranchements et dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

Péages.

ART. 24. 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, pierres, 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'exécède pas 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, 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 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 kil. 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.

DISTANCES.	DE	DE	DE	DE	Pour chaque mille au-dessus des 5 premiers mille francs.	
	1 à 100 fr.	101 à 500 fr.	501 à 1,000 fr.	1,001 à 5,000 fr.	Par mille.	Or et papiers, valeurs.
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

Equipages	{	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 waggon petit bétail	id. 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 waggon ou des waggons, quel que soit le poids.

ART. 25. 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 des travaux, et ce avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics.

ART. 26. 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. 27. 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. 28. 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. 29. 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. 30. 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. 31. 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 et l'autre direction, un coffre suffisamment grand et fermant à clé, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

ART. 32. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

ART. 33. 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. 34. 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. 35. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer concédé, ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

Dispositions générales.

ART. 36. 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. 37. 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; à cet effet, les concessionnaires verseront, eu égard les trois mois à compter de la date de la concession et annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, une somme de fr. 12,000; et, jusqu'à l'expiration de la concession, eu égard le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de fr. 1,000.

ART. 38. La surveillance à opérer par le Gouvernement aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

ART. 39. 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. 40. 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. 41. 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 restent 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. 42. 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. 43. 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. 44. 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. 45. 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 argumenter 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. 46. 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. 47. 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. 48. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration; les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et au ont par eux-mêmes date certaine et caractère authentique lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

ART. 49. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires.

ART. 50. 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 deviendront la propriété de l'État.

ART. 51. Les droits d'enregistrement seront fixes, et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes en principal.

ART. 52. Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter à leurs frais, risques et périls, sous le régime du présent cahier des charges et à la condition de faire connaître leurs intentions à cet égard dans l'année à compter de la promulgation de la loi autorisant la concession :

- a. Un embranchement destiné à relier la station d'Ypres au bassin de cette ville ;
- b. Le prolongement de l'embranchement de Dixmude jusqu'à Furnes.

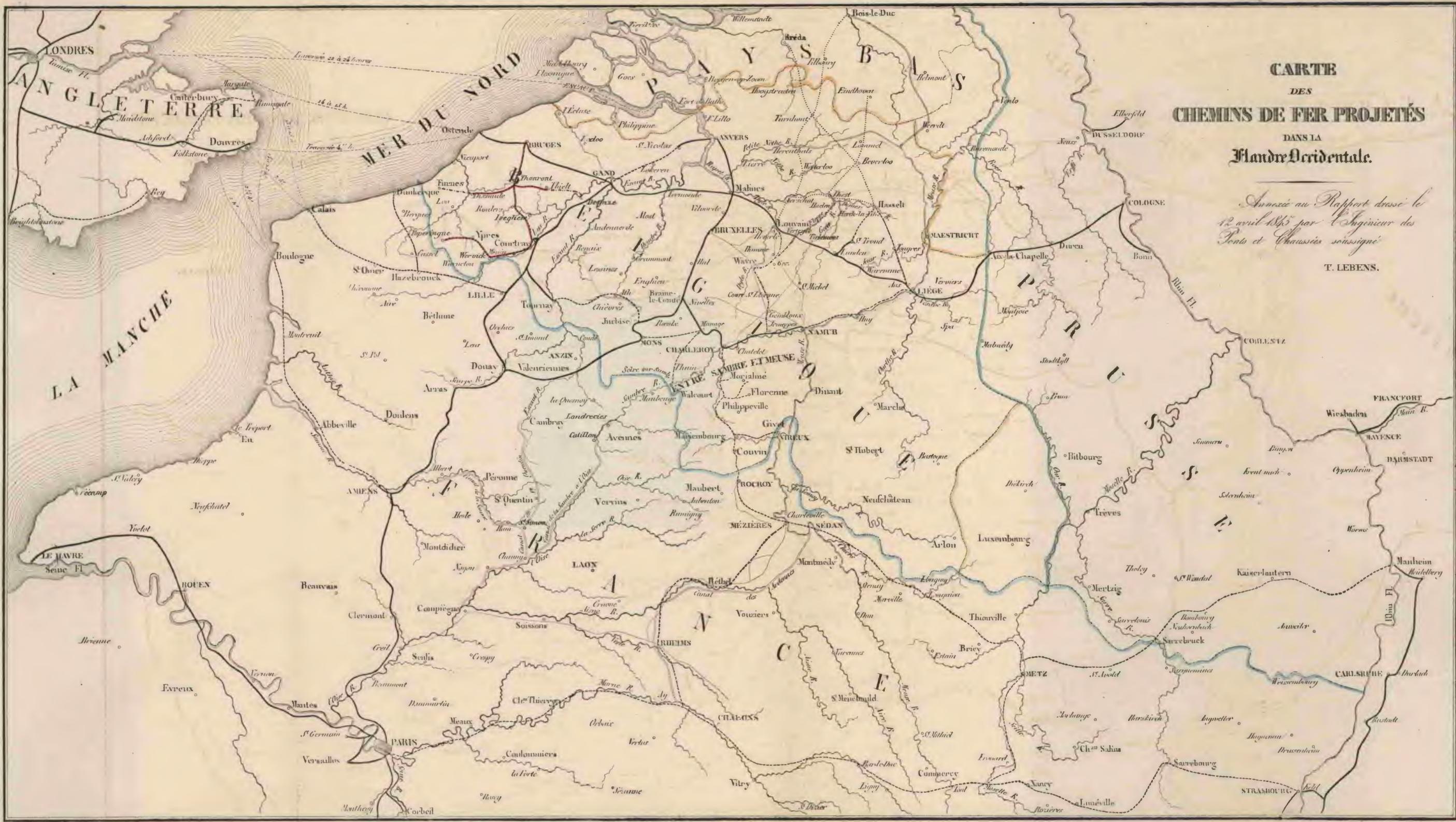
Au cas où le prolongement de l'embranchement de Thielt serait décrété, soit jusqu'à Aeltre, soit jusqu'à Deynze, les concessionnaires seraient autorisés et s'obligent à exécuter ce prolongement sous le régime du présent cahier des charges.

Fait à Bruxelles, le 19 avril 1845.

A. DECHAMPS.

THOMAS SOPWITH.

GUILLAUME CHANTRELL.



CARTE
DES
CHEMINS DE FER PROJÉTÉS
 DANS LA
Flandre Occidentale.

Annexé au Rapport dressé le
12 avril 1845 par l'Ingénieur des
Ponts et Chaussées sousigné
T. LEBENS.

Établissement Géographique de Bruxelles.