

(1)

(N° 101.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MARS 1863.

CONCESSION DE DIVERS CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux Chambres un projet de loi qui rencontrera, il ose l'espérer, toutes les sympathies de la Législature. Il n'est pas douteux que le haut degré de prospérité matérielle auquel la Belgique est parvenue, ne soit dû surtout à l'établissement d'un vaste réseau de chemins de fer, et en général au développement qui a été donné depuis notre émancipation politique à nos diverses voies de communication. Persévérer dans ce système, c'est s'ouvrir de nouvelles sources de richesses, c'est se mettre spécialement en mesure de soutenir avec avantage la lutte industrielle qu'appelle de toutes parts l'introduction de plus en plus large du principe de la liberté des échanges. Ce qu'il faut au producteur belge, ce qu'il demande avant tout, c'est de pouvoir travailler dans les meilleures conditions d'économie, et parmi ces conditions se distingue celle des transports à bas prix. Achever l'ensemble de ses voies de communication de toute nature, en veillant seulement à ce qu'il ne se fasse pas de dépense inutile de capital social par l'exécution de projets mal conçus, est donc pour la Belgique une nécessité. A ce point de vue, les concessions dont il s'agit aujourd'hui sont d'une importance sérieuse, tant à raison de l'étendue globale des lignes auxquelles elles s'appliquent, et qui atteint près de sept cents kilomètres, qu'à raison des relations nouvelles que ces lignes créeraient pour plusieurs parties du pays. Ici des localités intéressantes, restées privées d'accès au réseau de nos chemins de fer, se trouveraient raccordées; là des localités déjà raccordées, seraient mieux desservies dans de certaines directions. Les Chambres remarqueront d'ailleurs, qu'aucune des lignes faisant l'objet de ce projet de loi ne nécessite l'intervention pécuniaire de l'État. C'est l'industrie privée qui les sollicite sans subvention du Trésor ni garantie d'intérêt. Au contraire, le Trésor lui-même, s'il fallait le considérer à part du

public, sera appelé à son tour à recueillir le profit de ce nouvel ensemble de voies de transport, puisqu'elles constitueront autant d'affluents considérables aux lignes exploitées par l'État. Tous les intérêts concordent donc à réclamer, au nom de leur intime solidarité, la réalisation des entreprises projetées, et le Gouvernement compte d'autant plus sur l'adhésion des Chambres, qu'il sait combien vive est leur sollicitude pour tout ce qui peut contribuer à la prospérité du pays.

Quelques rapides explications paraissent devoir suffire pour permettre aux Chambres d'apprécier les détails de la loi.

ARTICLE PREMIER.

Par cette disposition, le Gouvernement demande l'autorisation de concéder :

A. Aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 10 janvier dernier, ci-annexés *sub* n° 1, un réseau de chemins de fer à construire presque exclusivement dans la province de Luxembourg.

Ce réseau, d'une étendue de 300 kilomètres environ, se compose :

1° D'une ligne prenant son origine à la frontière française, près de Bouillon, se dirigeant par Bastogne vers Vielsalm et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith.

Cette ligne traversera le chemin de fer du Luxembourg, soit à la station de Longlier, soit à celle de Recogne, soit à un point intermédiaire entre ces deux stations.

Un embranchement aboutira à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz.

Un second embranchement se dirigera vers Hotton, pour aboutir à la ligne principale mentionnée ci-dessus, ou bien au chemin de fer projeté de la vallée de l'Ourthe.

2° D'une ligne prenant son origine au chemin de fer de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant à la première ligne, à ou près Vielsalm.

Elle traversera le chemin de fer du Luxembourg, soit à la station d'Aye, soit à celle de Jemelle, soit en un point intermédiaire entre ces deux stations.

3° D'une ligne prenant son origine près de Bouillon et se raccordant à la seconde, à ou près Rochefort.

La section de la première desdites lignes qui s'étend depuis le chemin de fer du Luxembourg jusqu'à Bastogne, est concédée à la Grande Compagnie du Luxembourg.

En vue de ne pas nuire à l'ensemble du réseau dont elle demande la concession, la Société avec laquelle le Gouvernement vient de contracter, demande à être substituée, en ce qui concerne cette section, aux droits de la Grande Compagnie du Luxembourg, et à entamer des négociations à cet égard avec cette Compagnie.

Par l'art. 7 de la convention du 10 janvier dernier, le Gouvernement s'est engagé à donner son concours à la régularisation de cette substitution : il a tout intérêt à le faire, attendu que par la réalisation de cette concession, le Trésor se verra dégrevé de la garantie d'un *minimum* d'intérêt, octroyé à la Grande Com-

pagnie du Luxembourg pour assurer l'exécution de l'embranchement dit : *de Bastogne*.

Il a néanmoins été stipulé par le même article, que la Compagnie du Luxembourg restera engagée vis-à-vis de l'État, jusqu'à l'entière exécution et la mise en exploitation dudit embranchement.

Les signataires du contrat du 10 janvier ont, d'autre part, entamé des négociations avec le Gouvernement de Prusse, pour obtenir la concession d'une ligne qui partirait de Vielsalm, traverserait la Prusse Rhénane et se raccorderait à Coblençe, au chemin de fer Rhénan.

Ils se proposent, d'ailleurs, d'entrer en pourparlers avec le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg, pour obtenir l'autorisation de construire une ligne qui partirait de Bastogne, se raccorderait à la ligne du Nord de la Société Royale Grand-Ducale Guillaume-Luxembourg, dans la direction de Wiltz, pour aboutir ensuite à la ligne allemande de la Sarre et à la Mosellé.

Ils se proposent, enfin, de rattacher les nouvelles lignes projetées au chemin de fer français des Ardennes à Sédan et à Mézières.

L'ouverture de ce réseau de voies ferrées procurera des avantages immenses au pays qu'il est destiné à desservir.

Il aidera au développement de son agriculture; il facilitera la fertilisation de ses terrains improductifs jusqu'à présent; il favorisera l'exploitation des forêts du Luxembourg, ainsi que l'exploitation de ses richesses minérales et de ses carrières.

Il assurera le prolongement vers Civet du chemin de fer de l'Ourthe, prolongement demandé avec tant d'instance pendant la discussion de la dernière loi de travaux publics, et répondra à l'engagement que le Gouvernement a pris à cet égard dans la séance de la Chambre des Représentants du 9 juillet 1862.

Il constituera une voie de jonction de la Meuse à la Moselle, et remplacera ainsi avantageusement une voie navigable concédée, il y aura bientôt quarante ans, et restée inachevée jusqu'à présent.

Enfin, les lignes projetées apporteront des produits nouveaux aux lignes anciennes, et augmenteront les voies de communication internationales, au grand avantage des relations du pays avec la France et avec l'Allemagne.

Longtemps la province de Luxembourg, la plus importante sous le rapport de sa superficie territoriale, s'est vue la plus mal partagée sous le rapport des voies de communication; si les Chambres législatives accueillent les propositions faites aujourd'hui par le Gouvernement, dans quelques années cette province n'aura plus rien à envier sous ce rapport aux autres provinces du royaume, et cet avantage aura été obtenu sans le moindre sacrifice de la part du trésor public, attendu que les chemins de fer projetés doivent être construits, exploités et entretenus aux frais, risques et périls des concessionnaires.

B. Le Gouvernement demande, en second lieu, l'autorisation de concéder, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 15 janvier dernier, ci-annexés sous n° 2, un chemin de fer de Landen à Huy, par Hannut et la vallée de la Meuse, et de Huy au chemin de fer du Luxembourg, par la vallée du Hoyoux.

La ligne à concéder aura une longueur d'environ 73 kilomètres.

La concession est acceptée sans aucune espèce de garantie pécuniaire de l'État.

Pour démontrer l'utilité de cette ligne, on ne peut mieux faire que d'invoquer les paroles prononcées par l'honorable Représentant de Waremme, dans la séance de la Chambre des Représentants du 18 juillet 1862.

« Ce chemin de fer, disait l'honorable M. Delexhy, doit apporter le mouvement » commercial et industriel dans la riche contrée que je viens d'indiquer (Landen » à Huy par Hannut et la vallée de la Mehaigne).

» Les éléments de prospérité que présente cette ligne sont incontestables : elle » traverse un pays dont la richesse agricole est proverbiale. Aux richesses agri- » coles viennent s'ajouter les richesses minérales dans les environs de Huy. » Dans l'avenir, cette ligne pourrait même se poursuivre vers le Luxembourg. » Je crois utile de dire que ce chemin de fer serait un affluent considérable pour » le railway de l'État. L'utilité de cette ligne, au point de vue des intérêts » généraux, est donc incontestable. »

La prévision du raccordement au railway du Luxembourg, exprimée comme une espérance d'avenir, se trouve réalisée. Le point de jonction du chemin de fer projeté à celui du Luxembourg n'a pu être fixé dans la proposition que fait aujourd'hui le Gouvernement. Il reste subordonné aux études dont on s'occupe en ce moment.

C. Le Gouvernement demande, en troisième lieu, l'autorisation de concéder, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 21 février 1863, ci-annexés *sub* n° 5, un chemin de fer de Piéton à Seneffe, avec embranchement vers Manage.

Ce petit railway d'une étendue de 9 à 10 kilomètres, se rattachant, d'une part, au chemin de fer de Manage à Wavre, et, d'autre part, à celui du Centre à Marchienne-au-Pont, a pour but de relier quelques charbonnages du Centre au chemin de fer de Manage à Wavre, d'une manière plus directe qu'ils n'y sont actuellement reliés, de raccourcir les distances et de faciliter ainsi le transport des produits de ces charbonnages vers Louvain. Il sera un affluent utile au chemin de fer de Manage à Wavre, ligne à laquelle le Gouvernement a accordé la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

D. Le Gouvernement demande, en quatrième lieu, l'autorisation de concéder aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 28 février 1863, ci-annexés *sub* n° 4 :

1° Un chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw, passant par Audenarde et Sottegem ;

2° Un chemin de fer de Grammont à Nicuport, passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmunster et Roulers.

Indépendamment de l'intérêt qu'elle présente pour les diverses localités traversées, la première ligne établit une voie de communication directe entre Courtrai et la capitale ; elle servira d'affluent, d'une part, aux lignes de l'État, et, d'autre part, au chemin de fer de Courtrai à Poperinghe, concédé sous la garantie d'un *minimum* d'intérêt à charge du trésor public.

L'établissement de la seconde ligne est motivé par des considérations d'intérêt général et d'intérêt local.

Elle est d'abord destinée à ouvrir une communication nouvelle entre les bas-

sins houillers de Charleroi, du Centre et du Couchant de Mons et les deux Flandres, et à favoriser ainsi le transport du charbon dans l'intérêt des fabriques et des manufactures établies dans quelques-unes des localités que le tracé parcourt.

Elle répondra ensuite aux besoins de nombreuses populations qui attendent avec impatience le moment où elles seront appelées à jouir, à leur tour, de ces moyens de transport rapides et économiques, qui sont pour l'agriculture, le commerce et l'industrie le plus puissant élément de prospérité.

Cette voie aboutira enfin à un port pour l'amélioration duquel la Législature a tout récemment alloué les fonds nécessaires, et où il se fait un commerce de pêche et de cabotage auquel il importe d'ouvrir un débouché vers l'intérieur du pays.

E. Le Gouvernement demande, en cinquième lieu, une autorisation nouvelle pour la concession d'un chemin de fer de Tournai à la frontière française vers Lille.

Usant de la faculté que lui accordait l'art. 4 de la loi du 2 juin 1861, le Gouvernement avait octroyé la concession de ce chemin de fer aux clauses et conditions ordinaires.

La convention qui assurait cette concession, portait qu'elle ne sortirait ses effets que pour autant que les concessionnaires obtinssent également la concession de la partie du chemin de fer direct de Tournai à Lille, à construire sur le territoire français.

Cette condition ne s'est pas réalisée : la concession de la partie française du dit chemin de fer a été accordée à la Compagnie française du chemin de fer du Nord, et, par suite, les contractants ont demandé la résiliation de leurs engagements.

Aujourd'hui, MM. Schaken et Bruneau, concessionnaires du chemin de fer de Hal à Ath, proposent de construire la section belge du chemin de fer de Tournai à Lille, en se conformant aux clauses et conditions de la concession du chemin de fer de Hal à Ath, c'est-à-dire que ces contractants devront construire la ligne à leurs frais, risques et périls, et que l'État l'exploitera moyennant partage des recettes brutes.

Le Gouvernement a cru devoir accueillir cette proposition par la raison que ce petit tronçon de chemin de fer (il ne s'agit que de huit kilomètres environ) constitue le complément de la ligne directe vers Calais, et qu'il est logique de le placer sous le même régime que les autres sections concédées d'une grande ligne à exploiter par l'État ; cette ligne, en y comprenant la partie construite par l'État, s'étend de la frontière de Prusse à la frontière de France. En effet, à partir de la frontière de Prusse jusqu'à Hal, le chemin de fer a été construit aux frais du trésor public, et l'État l'exploite à son bénéfice ; la section de Hal à Ath doit être construite par MM. Schaken et Bruneau, et l'État l'exploitera moyennant partage des recettes ; la section d'Ath à Tournai, construite par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Tournai à Jurbise, est aujourd'hui exploitée par l'État aux mêmes conditions ; enfin, la dernière section, celle de Tournai à la frontière française, sera également exploitée par l'État, moyennant partage des recettes, si la Législature donne son adhésion à la convention ci-annexée, sous le n° 5, conclue avec MM. Schaken et Bruneau, le 6 février 1863, aux clauses et conditions de la convention en date du 28 février dernier, *sub* n° 6.

F. En sixième lieu, le Gouvernement demande l'autorisation d'accorder à la

Société concessionnaire du chemin de fer de Hainaut et Flandres la concession d'un chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, vers Condé.

La Société du chemin de fer Hainaut et Flandres doit, aux termes de son contrat, construire une ligne de Saint-Ghislain à Tournai.

Dans la discussion du projet de la loi des travaux publics, du 12 août 1862, le Gouvernement a déclaré, au sein de la Chambre des Représentants, que la position de la Société ne lui permet pas de construire actuellement ladite ligne.

Aujourd'hui, la Compagnie s'est mise en mesure de construire la première section de la ligne précitée de Saint-Ghislain à Tournai, section comprise entre Basècles et Peruwelz; mais pour rendre cette section aussi productive que possible, elle demande la concession d'un embranchement de Peruwelz vers Condé.

L'art. 53 du cahier des charges de la concession du chemin de fer Hainaut et Flandres accorde aux concessionnaires une préférence pour l'établissement de cet embranchement.

ART. 2.

Par cette disposition, le Gouvernement demande le pouvoir de concéder aux clauses et conditions ordinaires :

A. Un chemin de fer d'Anvers à la frontière du duché de Limbourg, pour être continué sur le territoire de ce duché, dans la direction de Gladbach et de Dusseldorf.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 16 juillet 1862, le Ministre des Travaux Publics a déclaré que, si un concessionnaire se présentait dans les conditions requises, le Gouvernement s'empresserait de soumettre à la Législature les propositions nécessaires pour accorder la concession de ce chemin de fer; mais il faut, ajoutait-il, qu'il se présente muni de l'autorisation du Gouvernement des Pays-Bas de passer sur le territoire néerlandais.

Il serait, en effet, sans aucune utilité d'accorder une concession sur le territoire belge pour aboutir à la frontière sans pouvoir la franchir. En 1845, une concession pour l'établissement de la partie belge d'un chemin de fer direct d'Anvers à Dusseldorf avait été accordée à une compagnie puissante, un cautionnement provisoire d'un million de francs avait été déposé, mais cette compagnie n'a pu obtenir la concession de la partie de la ligne à établir sur le territoire des Pays-Bas et l'affaire a dû être abandonnée.

En ce moment, le Gouvernement est saisi de nouvelles propositions présentant toutes les garanties désirables.

Des démarches sont également faites par les intéressés auprès du Gouvernement des Pays-Bas pour obtenir une concession sur le territoire néerlandais, et si ces démarches, que le Gouvernement belge appuiera de tout son pouvoir, dès que la loi sera votée, réussissent, l'établissement de cette voie ferrée, et par suite la jonction du port d'Anvers au Bas-Rhin par la voie ferrée la plus directe serait assurée, attendu que l'on peut regarder comme certain que le Gouvernement prussien autoriserait le raccordement de la ligne aux chemins de fer établis sur son territoire.

Le Gouvernement demande à la Législature les pouvoirs nécessaires à l'effet

de contracter, aussitôt que les dernières difficultés qui s'opposent encore à l'établissement de ce chemin de fer, se trouveraient aplanies.

B. Le Gouvernement demande encore l'autorisation de concéder aux conditions ordinaires un chemin de fer de Poperinghe à la frontière française, dans la direction de Hazebrouck ou d'un point intermédiaire entre cette ville et celle de Dunkerque.

Ce chemin de fer forme le prolongement et le complément de la ligne de Courtrai à Poperinghe ; son caractère d'utilité se démontre par la seule mention du but qu'il doit atteindre.

Si le Gouvernement français autorise ce raccordement nouveau aux voies ferrées françaises, la réalisation de ce tronçon de chemin de fer est assurée.

ART. 3.

L'art. 3 du projet de loi a pour objet d'autoriser le Gouvernement à accorder à une Société établie une extension de concession.

Il s'agit d'accorder à la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois la concession d'un chemin de fer de Beverst à Hasselt, et d'une voie de raccordement au bassin de Hasselt du canal d'embranchement à celui de jonction de la Meuse à l'Escaut.

Par arrêtés royaux des 14 juin 1861 et 21 novembre 1862, le Gouvernement a accordé deux concessions : la première, d'une ligne de Tongres au chemin de fer de Hasselt à Maestricht, vers Bilsen ; la seconde, d'une ligne d'Ans à Tongres.

Ces deux concessions ont été fusionnées et données à titre d'apport à une Société qui s'est légalement constituée et qui a pour but l'exploitation d'une ligne directe de Liège à Hasselt, par Tongres, et éventuellement de Hasselt à la frontière néerlandaise vers Eindhoven.

De Beverst à Hasselt, les trains de cette Compagnie devraient emprunter le chemin de fer existant de Hasselt à Maestricht.

Dans l'état actuel des choses, cela est impossible.

Cette dernière ligne n'a qu'une seule voie, et l'intérêt de la sécurité publique s'oppose à ce que le service des deux chemins de fer se fasse sur une voie unique.

Il faut donc, ou bien que la Société du chemin de fer de Hasselt à Maestricht construise immédiatement une seconde voie, ou bien que la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois établisse pour son service exclusif une voie parallèle, depuis Beverst jusqu'à Hasselt ; cette voie aurait une étendue de 14 kilomètres environ.

Or, la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois demande à pouvoir construire cette ligne parallèle, par voie de concession de péages, aux clauses et conditions de la concession de la ligne d'Ans à Tongres.

Le Gouvernement n'userait de cette faculté que dans le cas où il serait bien et dûment constaté, que la Société du chemin de fer de Hasselt à Maestricht n'aurait pas l'intention d'établir immédiatement la seconde voie de son chemin de fer, ou ne voudrait le faire qu'à des conditions onéreuses pour l'exploitation de la ligne de Liège vers Hasselt et Eindhoven.

Par le même article le Gouvernement demande l'autorisation de concéder

l'établissement d'une voie de raccordement du chemin de fer de Liège à Hasselt, au bassin de Hasselt.

Cette voie de raccordement permettra de transporter directement jusqu'au canal et de les y embarquer, les produits destinés à approvisionner la Campine.

ART. 4.

L'art. 4. du projet de loi a pour objet une modification à apporter au litt. C de l'art. 1^{er} de la loi du 12 août 1862.

Le Gouvernement demande que le chemin de fer, qu'il est autorisé à concéder par cette disposition législative, au lieu de partir de Hal, ait son point de départ à Tubize.

Quelques mots suffiront pour justifier cette modification.

Immédiatement après le vote de la loi précitée. l'on s'est occupé de l'étude du tracé du chemin de fer et l'on a constaté que, notamment entre Hal et Bierghes, il est impossible d'exécuter un tracé ayant une inclinaison de moins de 0^m,006 par mètre, tandis qu'un tracé qui prendrait son origine à Tubize, pourrait être établi sous une rampe beaucoup moins forte.

En partant donc de Tubize au lieu de Hal, on faciliterait l'exploitation du chemin de fer.

A ce premier avantage, il faut ajouter que la nouvelle route proposée étant moins longue, l'État économiserait des frais d'entretien, tandis que, d'un autre côté, il profiterait exclusivement de la recette de Hal à Tubize, soit sur une distance de cinq kilomètres à raison d'un produit net de 15,000 francs par kilomètre, d'une somme de 75,000 francs par an. (Le produit moyen kilométrique net du chemin de fer de l'État était, en 1861, de fr. 25,203-48.)

La modification proposée permettrait d'ailleurs aux deux localités éminemment industrielles de Lembeq et de Tubize, de profiter du chemin de fer dir. et vers Tournay et vers Lille.

Il est vrai, d'autre part, qu'en faisant partir le chemin de fer de Tubize au lieu de le faire partir de Hal, la distance entre Bruxelles et Ath se trouvera allongée, mais outre que cet allongement ne sera que de 1,500 mètres et ne correspondrait par conséquent qu'à une durée de parcours d'une minute et demie au plus, il est encore à remarquer que cette différence de durée de parcours sera rachetée et au-delà par la différence du profil longitudinal des deux tracés en présence.

La modification en question fait l'objet d'une convention ci-annexée *sub* n° 7.

Tels sont, Messieurs, les motifs dont le Gouvernement soumet l'appréciation aux Chambres législatives à l'appui du projet de loi.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

ROI DES BELGES,

À 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, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

A. 1° Un chemin de fer prenant son origine à la frontière française près Bouillon et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith, avec embranchements d'un point pris à proximité de Bastogne et aboutissant, d'une part, à la frontière du grand-duché du Luxembourg, dans la direction de Wiltz, d'autre part, vers Hotton, soit à la ligne reprise ci-dessous *sub* n° 2, soit à la ligne de Marche à Liège par la vallée de l'Ourthe ;

2° Un chemin de fer prenant son origine à la ligne de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant, à ou près Vielsalm, au chemin ci-dessus décrit *sub* n° 1 ;

3° Un chemin de fer prenant son origine à celui de Bouillon vers Bastogne, et se raccordant au deuxième chemin énoncé ci-dessus, à ou près Rochefort ;
ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 10 janvier 1863.

B. Un chemin de fer partant de Landen, passant par Hannut, Huy et la vallée du Hoyoux, et se raccordant au chemin de fer de Namur à Arlon, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 13 janvier 1863.

C. Un chemin de fer prenant son origine à Piéton, sur la ligne de Beaume à Marchienne, et se raccordant à celle de Manage à Wavre entre la station de Manage et celle de Seneffe, avec embranchement vers la première de ces stations, aux

clauses et conditions de la convention et du Cahier des charges du 21 février 1863.

D. 1° Un chemin de fer partant de Courtrai et aboutissant à Denderleeuw, en passant par Audenarde et Sottegem ;

2° Un chemin de fer partant de Grammont et aboutissant à Nieuport, en passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmunster et Roulers ;

ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 28 février 1863.

E. Un chemin de fer de Tournai à la frontière française dans la direction de Lille, aux clauses et conditions de la convention du 6 février 1863.

F. Un chemin de fer de Peruwelz à la frontière française, dans la direction de Condé, aux clauses et conditions de la convention du 28 février 1863.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder aux clauses et conditions ordinaires :

A. Un chemin de fer d'Anvers à la frontière du duché de Limbourg, devant se prolonger jusqu'à Dusseldorf.

L'origine de cette ligne ne pourra être éventuellement fixée à Herenthals, que sous la condition que l'allongement de parcours à résulter entre Herenthals et Anvers, de l'admission de ce point de départ, sera négligé dans l'application des tarifs.

B. Un chemin de fer de Poperinghe à la frontière française dans la direction de Hazebrouck ou d'un point intermédiaire entre cette ville et Dunkerque.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à concéder à la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, un chemin de fer de Beverst à Hasselt, avec embranchement au bassin de cette dernière ville, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du 7 juin 1862.

ART. 4.

La convention en date du 14 février 1863, portant modification, en ce qui concerne le tracé, de celle du 24 mai 1862, relative au chemin de fer de Hal à Ath, et du cahier des charges y annexé, est approuvée.

ART. 5.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Donné à Laeken, le 3 mars 1863.

LÉOPOLD.

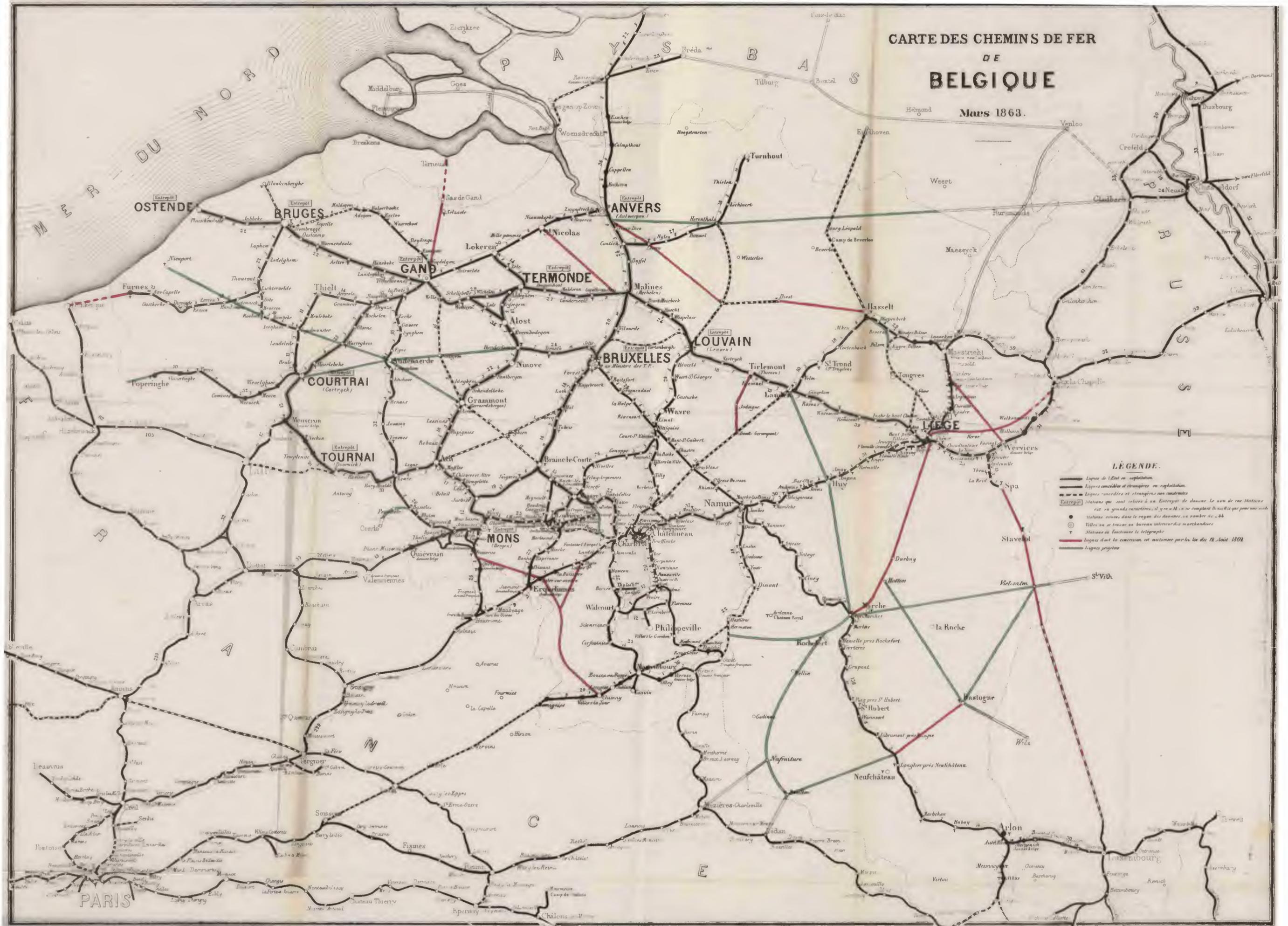
Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

CARTE DES CHEMINS DE FER DE BELGIQUE

Mars 1863.



LÉGENDE.

- Lignes de l'Etat en exploitation.
- Lignes concédées et étrangères en exploitation.
- - - Lignes concédées et étrangères non exploitées.
- Entrepôt Stations qui sont reliées à un Entrepôt de douane. Le nom de ces Stations est en grands caractères, il y en a 11. Le nombre de celles qui possèdent un grand entrepôt est en petits caractères, il y en a 44.
- Stations situées dans le rayon des douanes, ou nombre de 44.
- ⊙ Villes où se trouve un bureau intermédiaire de marchandises.
- ⊕ Stations où fonctionne le télégraphe.
- Lignes dont la concession est autorisée par la loi du 12 Août 1862.
- Lignes projetées.

N° 1.**CONVENTION.**

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part ;

Et MM. Eugène Lenoir, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Paris, rue Neuve des Mathurins, n° 20 ; Eugène Forcade, homme de lettres, demeurant à Paris, boulevard de la Madeleine, n° 17 ; Henry William Spratt, architecte, demeurant à Londres, 2, Walbrook Buildings, et représenté par M. Jules Chauvet, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Asnières (France), 8, avenue Pereire, et ce, en vertu d'une procuration en date, à Londres, du 14 décembre 1862, et ledit M. Chauvet agissant également en nom personnel, d'autre part ;

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention, signée le 25 avril 1861, entre le Gouvernement belge et MM. Eugène Lenoir et Eugène Forcade, ainsi que le cahier des charges y annexé, sont et demeurent définitivement annulés de commun accord, ainsi que le bénéfice des subventions y stipulées en faveur desdits concessionnaires, et ce, moyennant les nouvelles stipulations qui vont suivre.

ART. 2.

Les seconds ci-dessus nommés s'engagent à construire et à exploiter, ou à faire exploiter, à leurs frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer se composant de :

1° Une ligne prenant son origine à la frontière française, près de Bouillon, se dirigeant par Bastogne vers Vielsalm, et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith.

Cette ligne traversera le chemin de fer du Luxembourg, soit à la station de Longlier, soit à celle de Recogne, soit enfin à un point intermédiaire entre ces deux stations.

Un embranchement partira de cette ligne à un point pris à proximité de Bastogne, pour aboutir à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz, de façon à faciliter le plus possible son raccordement à la ligne du nord des chemins de fer du Grand-duché, et son extension vers Trèves et la ligne de la Sarre.

Un second embranchement partira également d'un point situé à proximité de Bastogne, pour se joindre vers Hotton, soit à la ligne reprise ci-dessus sub. n° 2, soit à la ligne de Marche à Liège, par la vallée de l'Ourthe ;

2° Une ligne, prenant son origine au chemin de fer de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant à la première ligne, à ou près de Vielsalm.

Cette ligne traversera le chemin de fer du Luxembourg, soit à la station d'Aye, soit à celle de Jemelle, soit enfin à un point intermédiaire entre ces deux stations.

Les deux lignes qui précèdent devront être convenablement raccordées avec les chemins de fer du Luxembourg, de Mariembourg vers Dinant, de la Vallée de l'Ourthe et avec celui du Grand-duché vers Spa, de manière que les voyageurs et les marchandises puissent, au besoin, passer sans transbordement d'un chemin de fer à l'autre ;

3° Une ligne, prenant son origine à celle de Bouillon vers Bastogne, à ou près de Bouillon, et se raccordant à la deuxième ligne énoncée ci-dessus, à ou près de Rochefort.

Les concessionnaires auront la faculté d'établir un raccordement vers Mézières, partant de Nafrature ou de Vresse ou d'un point à proximité de l'une ou de l'autre de ces deux localités.

ART. 5.

Pour assurer l'exécution de l'engagement ci-dessus, M. Eugène Lenoir a déposé, tant pour lui que pour les autres contractants de deuxième part, un cautionnement provisoire de 100,000 francs.

Les comparants de deuxième part s'obligent, en outre, à déposer, eux ou leurs ayants-cause, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant l'octroi de la concession, un supplément de cautionnement, en espèces ou obligations des emprunts nationaux, de 900,000 francs, lesquels, avec les 100,000 francs déjà versés, formeront le cautionnement définitif de 1,000,000 de francs, qui restera affecté, ainsi qu'il est dit à l'art. 15 du cahier des charges, à la garantie de tous les engagements pris par les concessionnaires.

ART. 4.

Les contractants de deuxième part, s'obligent en outre à justifier, endéans un même délai de six mois, de la réalisation du capital nécessaire à la construction et à l'exploitation du chemin de fer, à concurrence d'une somme de dix millions de francs.

ART. 5.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 5, comme aussi si la justification voulue par l'art. 4 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme non avenue et la moitié du cautionnement provisoire de 100,000 francs sera acquise à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 6.

Le Ministre des Travaux Publics accepte les stipulations et les engagements qui précèdent et s'oblige à soumettre la présente convention et le cahier des charges y annexé à la sanction de la Législature, avant le 15 mars 1863 au plus tard.

ART. 7.

Les contractants de deuxième part auront à s'entendre avec la Grande Compagnie de Luxembourg pour la régularisation de la cession à leur profit de l'embranchement vers Bastogne concédé à cette Compagnie. Le Gouvernement promet tout son concours pour la régularisation de cette cession.

Toutefois, les contractants de deuxième part renoncent dès à présent, cette cession étant opérée à leur profit, au bénéfice de la garantie d'intérêt accordée à la Grande Compagnie du Luxembourg sur l'embranchement vers Bastogne; ladite Compagnie restera néanmoins engagée vis-à-vis de l'État belge, jusqu'à l'entière exécution et mise en exploitation dudit embranchement par les contractants de deuxième part.

ART. 8.

La présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de 100,000 francs sera restitué au sieur Eugène Lenoir, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou bien ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles stipulées à la présente convention et au cahier des charges y annexé, à moins toutefois, que, dans ce dernier cas, les contractants de deuxième part ne consentent à accepter les modifications posées par la Législature.

Fait, en autant d'originaux que de parties intéressées, à Bruxelles, le 10 janvier 1863.

E. FORCADE.

EUG. LENOIR.

JULES CHAUVET.

JULES VANDERSTICHELEN.



CAHIER DES CHARGES.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, se compose :

1^o D'une ligne prenant son origine à la frontière française, près de Bouillon, se dirigeant, par Bastogne, vers Vielsalm, et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith.

Cette ligne traversera le chemin de fer du Luxembourg, soit à la station de Longlier, soit à celle de Recogne, soit enfin à un point intermédiaire entre ces deux stations.

Un embranchement partira de cette ligne, à un point pris à proximité de Bastogne, pour aboutir à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz, de façon à faciliter le plus possible son raccordement à la ligne du nord des chemins de fer du Grand-Duché, et son extension vers Trèves et la ligne de la Sarre.

Un second embranchement partira également d'un point situé à proximité de Bastogne, pour se joindre vers Hotton, soit à la ligne reprise ci-dessous *sub* n° 2, soit à la ligne de Marche à Liège, par la vallée de l'Ourthe ;

2^o D'une ligne prenant son origine au chemin de fer de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant à la première ligne, à ou près de Vielsalm.

Cette ligne traversera le chemin de fer du Luxembourg, soit à la station d'Aye, soit à celle de Jemelle, soit enfin à un point intermédiaire entre ces deux stations.

Les deux lignes qui précèdent devront être convenablement raccordées avec les chemins de fer du Luxembourg, de Mariembourg vers Dinant, de la vallée de l'Ourthe et avec celui du Grand-Duché vers Spa, de manière que les voyageurs et les marchandises puissent, au besoin, passer sans transbordement d'un chemin de fer à l'autre ;

3^o D'une ligne prenant son origine à celle de Bouillon vers Bastogne, à ou près de Bouillon, et se raccordant à la deuxième ligne énoncée ci-dessus, à ou près de Rochefort.

Les concessionnaires auront la faculté d'établir un raccordement vers Mézières, partant de Nafraiture ou de Vresse, ou d'un point à proximité de l'une ou de l'autre de ces deux localités.

Les points de jonction et les conditions du raccordement aux frontières avec les chemins de fer français, allemand et grand-ducal, ainsi que les conditions de l'exploitation internationale, seront arrêtés ultérieurement de concert avec les gouvernements respectifs de ces différents pays.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, les conces-

sionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal des lignes de chemins de fer à construire.

Les concessionnaires proposeront les tracés qui leur paraîtront les plus convenables pour apporter toutes les économies utiles dans les frais de construction et d'exploitation, en ayant égard, autant que possible, aux besoins des populations les plus importantes des contrées que parcourent les lignes concédées, afin de les mettre en rapport, aussi direct que possible, avec ces dernières.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils et travers indiquant tous les détails de la voie ferrée et des dessins des billes, rails, coussinets, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter aux plans, profils et projets, soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou stations.

Les concessionnaires sont tenus de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils ou projets approuvés, que ceux qu'ils avaient présentés aient ou non été modifiés.

Avant de faire mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, ils devront faire parvenir au Gouvernement deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de 8 mètres entre les arêtes extérieures des banquettes, de manière qu'il puisse être établi deux voies ayant la largeur des voies des chemins de fer de l'État et séparées par une entre-voie de 2 mètres de largeur.

Toutefois, entre les haltes et les stations, les terrassements pourront n'être d'abord établis que pour une seule voie, sur une largeur de 4^m,50 entre les arêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement dont, le cas échéant, le Gouvernement déterminerait l'espacement, ainsi que la longueur.

En tous cas, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement sur une largeur nécessaire pour une double voie.

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, en totalité ou par sections successivement, quand il sera reconnu par les concessionnaires et le Gouvernement qu'elle est indispensable au trafic.

Les parties du chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés dont le fond, de 30 centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas

du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement, de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long, tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des berms dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties de chemins de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux des concessionnaires, en tenant compte, tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête des parties de talus en déblais, l'inclinaison des talus de ces dépôts du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au au paragraphe qui précède.

ART. 6. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

ART. 7. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir au travers du chemin de fer.

ART. 8. Celui-ci sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de garde et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être maintenu dans toutes ses parties en bon état d'entretien et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 9. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 3.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera, de part et d'autre et sur toute son étendue, clôturé pour le moins par une haie vive.

Les concessionnaires seront, en outre, tenus d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 10. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne.

• Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par

mètre courant. Ils seront de l'espèce dite : *système Vignole*, reliés par des éclisses, maintenus par quatre boulons, et fixés aux billes par des tire-fonds boulonnés.

Toutefois, les concessionnaires sont autorisés à employer des billes de sapin rouge dûment préparées, à condition dans ce cas de faire usage du rail à coussinet.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

Le matériel d'exploitation consistant dans les locomotives avec leurs tenders et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer du pays et sur les chemins de fer étrangers auxquels le railway concédé se raccordera.

ART. 11. Nonobstant l'approbation, par le Département des Travaux Publics, des plans, des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 12. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique; le Gouvernement cédera gratuitement aux concessionnaires tous les terrains appartenant au domaine de l'État qui devront être incorporés dans le chemin de fer et ses dépendances ou occupés par ses francs-bords; il usera d'ailleurs de toute son influence pour leur faire également obtenir, à titre gratuit, de la part des communes et des propriétaires intéressés à l'ouverture de la nouvelle communication, la cession des terrains, matériaux, l'usage des carrières, etc.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances, seront acquis au nom de l'État.

ART. 13. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 14. Les ouvrages de tout genre à exécuter pour l'établissement du chemin de fer seront terminés, et le chemin de fer livré à l'exploitation, dans un délai de cinq ans, au plus, à partir de la date de la concession définitive.

Toutefois, les concessionnaires auront le droit de n'entreprendre l'exécution de la ligne prenant son origine à celle de Bouillon vers Bastogne et se raccordant à la deuxième ligne énoncée à l'art. 1^{er}, ainsi que du second embranchement faisant partie de la première ligne énoncée également audit art. 1^{er}, qu'à l'expiration du délai de cinq ans qui précède et, dans tous les cas, il leur est accordé d'avance un délai spécial et supplémentaire de deux années pour l'exécution de ladite ligne, comme de ne pourvoir provisoirement à la formation du capital nécessaire à cette exécution.

Le chemin de fer pourra, avec l'assentiment du Gouvernement, être exploité par les concessionnaires par parties, au fur et à mesure de l'achèvement des sections dont se composent les lignes concédées.

ART. 15. Le cautionnement définitif d'un million de francs déposé par les concessionnaires, demeurera affecté à la garantie de leurs engagements. Six dixièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires en six termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Le premier remboursement de 100,000 francs sera fait es mains de M Eugène Lenoir. Le remboursement des cinq autres dixièmes du cautionnement définitif sera fait aux concessionnaires ou à leurs ayants-droits.

Les quatre derniers dixièmes seront retenus tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 16. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits ; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 17. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux 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 chemins de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des 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, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés qui n'aura pas encore été restituée ou dont il n'aura pas été disposée, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement, égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance. Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins de fer déjà mises en exploitation avec leur matériel et toute la partie du cautionnement non encore remboursée ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pour-

rait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchu de tous leurs droits.

ART. 18. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 19. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

1° Un règlement d'ordre et de police, prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour la sécurité de l'exploitation ; ce règlement contiendra en outre les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer ;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents de la Compagnie et leurs rapports entre eux ;

3° Un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés.

Le Département des Travaux Publics fera au règlement, soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir ; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé et les concessionnaires devront l'observer, et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 20. Le nombre de convois destinés à transporter soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 21. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi des wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 22. Les lois et règlements d'administration générale existant ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer seront de plein droit applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 23. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le Gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte, et à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

Si, dans les trois mois après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des

frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte des concessionnaires, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de leurs droits comme dans le cas prévu à l'art. 16.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ART. 24. Le choix et la nomination des agents nécessaires soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc.; ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concessionnaires qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire et de gardes-voyer.

ART. 25. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront, dans la caisse qui leur sera indiquée : en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de trois mille francs pour chacune des deux premières lignes et de mille francs pour la troisième ligne.

Les redevances pour les deux premières lignes prendront cours à partir de la date de l'arrêté de concession définitive.

Celle pour la troisième ligne commencera à courir à partir de la date de la présentation du projet définitif du tracé.

En second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation, et dans le courant du premier trimestre de chaque année, une redevance annuelle de six cents francs pour chacune des deux premières lignes, et de deux cents francs pour la troisième.

Ces redevances prendront cours à partir du 1^{er} janvier de l'année suivant celle pendant laquelle chaque ligne aura été livrée à l'exploitation sur tout son parcours.

ART. 26. La surveillance à exercer 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 tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 27. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir.

ART. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformé-

ment aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra la faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 29. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre, et, au besoin, prendre d'office, à leurs frais, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 30. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, 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 prémentionnés, seront dressés, aux frais des concessionnaires, pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 31. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit des droits de péage dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après, et arrêtés de commun accord entre les concessionnaires et le Département des Travaux publics, les transports se faisant entièrement aux frais des concessionnaires.

ART. 32. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 33. Les tarifs, dont il est fait mention à l'art. 31, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels du chemin de fer de l'État. Ces bases sont indiquées au tableau annexé au présent cahier des charges.

Si les prix fixés par les tarifs de l'État venaient à être majorés, les concessionnaires auront le droit d'appliquer à leurs tarifs les majorations appliquées à ceux de l'État.

ART. 34. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui

précède et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 35. Les concessionnaires pourront effectuer tous les genres de transports sans exception à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics, et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre, aucune espèce de transport ne pourra être effectuée à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eut été satisfait, au préalable, à l'une ou à l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 36. Les concessionnaires seront tenus de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite et à organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport des électeurs suivant les prescriptions du Gouvernement.

ART. 37. Les militaires en service voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

ART. 38. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par les chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en leur possession.

ART. 39. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra être immédiatement obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et les concessionnaires.

ART. 40. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire

partir par les convois ordinaires les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers que se trouveront dans ces voitures, seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

ART. 41. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leurs chemins de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

Les concessionnaires s'entendront avec le Gouvernement pour qu'un de ces convois parte et arrive dans les deux sens aux heures à fixer par lui, et ce, dans le but de faciliter le transport des dépêches.

ART. 42. Les concessionnaires seront tenus de fournir sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que les concessionnaires aient droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Les concessionnaires devront en tout temps donner accès dans les stations ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 43. Le Gouvernement pourra également, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies des chemins de fer, toutes les constructions et tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, réparer et entretenir ces constructions et ces appareils, et prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, à la condition toutefois de ne pas nuire au service des chemins de fer.

Les concessionnaires mettront à la disposition de l'administration, dans les stations qu'elle désignera, des terrains propres à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de faire donner par ces agents aux employés télégraphistes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir ; autant que faire se pourra, les agents des concessionnaires devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents des concessionnaires devront rattacher provisoirement les bouts séparés, en se conformant aux instructions qui leur seront données, à cet égard, par les employés télégraphistes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration voyageant pour le service de la ligne télégraphique, seront transportés gratuitement.

En cas de rupture d'un fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise à la disposition de l'administration, à effet de transporter, sur les lieux

de l'accident, les hommes et le matériel nécessaires à la réparation. Ce transport sera également gratuit.

Les concessionnaires pourront attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement des fils télégraphiques pour le service de leurs chemins de fer, mais ils ne pourront pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 44. Les concessionnaires seront tenus de fournir soit dans les stations frontières, soit sur tel autre point qui sera désigné par le Gouvernement, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Ils devront obtempérer à tout ce que le Gouvernement jugera utile de prescrire dans l'intérêt du service de la douane, et transporter gratuitement les fonctionnaires et agents voyageant pour le même service.

ART. 45. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement, le long des chemins de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement et le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés, sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire prendre ou déposer en passant, par leurs convois de marchandises, les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge par les expéditeurs ou destinataires d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

ART. 46. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de ceux faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ces derniers chemins de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Ils seront tenus de laisser circuler sur les chemins de fer, moyennant une indemnité à régler de gré à gré ou à dire d'experts, des voitures, wagons et autre matériel roulant appartenant à d'autres lignes, pourvu qu'il n'en résulte pas d'obstacle à la circulation sur les chemins de fer, et que lesdits wagons et voitures soient construits de manière à ce qu'ils puissent être admis sans inconvénients à circuler sur leurs chemins de fer.

Le droit de parcours devra être réciproque

Le cas échéant, le Gouvernement sera juge des contestations qui pourraient s'élever à ce sujet.

ART. 47. Le Gouvernement pourra également autoriser la construction et l'exploitation d'embranchements partant des chemins de fer dont il s'agit; à conditions égales, et sous réserve des droits de préférence déjà accordés à des compagnies concessionnaires existantes, ces embranchements seront concédés, par droit de préférence, aux concessionnaires des chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges.

ART. 48. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la

concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 49. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient les chemins de fer concédés, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement 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 que l'exploitation des chemins de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du paiement du salaire des garde-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies par suite de la construction par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 50. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef, une indemnité quelconque.

ART. 51. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leurs chemins de fer, sans qu'ils puissent, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 52. Il ne pourra être établi sur les chemins de fer concédés, pendant la durée de la concession, aucun péage, au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 53. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 23, si pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 54. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession de la route et du matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 55. 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 dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires eussent pu imputer à l'administration ou à ses agents. Ils ne pourraient en argumenter qu'autant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence au moment où ils auront été posés ou au plus tard dans les trente jours suivants; ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

ART. 56. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les cas prévus au présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 57. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressées les communications, réquisitions et ordres émanés de l'Administration; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise à domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'Administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions et autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 58. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de leurs chemins de fer, pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 59. 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 est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 60. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, moyennant d'obtenir pour cette société l'homologation royale, aux termes des lois et règlements sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés, s'il y a lieu, par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée à leurs droits et obligations comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être représentée, près le Gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de

commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 57.

ART. 61. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter les chemins de fer concédés. Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que ces chemins de fer auront été exploités pendant trente ans et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisé à raison de 3 p. %, et on y ajoutera une prime de 15 p. c.

ART. 62. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 63. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 en principal.

Fait en double expédition, pour être annexé à la convention de ce jour.

Bruxelles, le 10 janvier 1863.

E. FORCADE,
EUG. LENOIR,
JULES CHAUVET.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 2.**CONVENTION.**

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et MM. Jean-Pierre Cluysenaar, architecte, domicilié à Bruxelles; Hyacinthe de Lhoneux-Detru, banquier, domicilié à Huy; Eugène Godin-Gillard, industriel, domicilié à Huy, et Laurent Rome, industriel, domicilié à Amay; d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contractants de deuxième part s'engagent à construire et à exploiter à leurs frais, risques et périls, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, un chemin de fer de Landen à Huy, par Hannut et la vallée de la Meuse, et de Huy au chemin de fer de Namur à Arlon, par la vallée du Hoyoux.

ART. 2.

Pour assurer l'exécution de cet engagement les contractants de deuxième part ci-dessus dénommés ont déposé un cautionnement provisoire de 100,000 francs; et s'obligent à déposer dans un délai de six mois, à partir de la date de la loi promulguant la présente convention, un cautionnement supplémentaire de 500,000 francs, lequel avec les 100,000 francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de 600,000 francs, qui restera affecté à titre de garantie de l'exécution de leurs engagements et obligations, ainsi qu'il est disposé à l'art. 16 du cahier des charges.

ART. 3.

Ils s'obligent en outre à justifier, endéans le même délai de six mois, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation du chemin de fer à concurrence de 4,000,000 de francs.

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 2, comme aussi si la justification voulue par l'art. 3 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme

non avenue et le cautionnement provisoire de 100,000 francs déposé par les contractants de deuxième part, sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature, dans le courant de la session actuelle, un projet de loi ratifiant la présente convention.

Cette convention sera regardée comme non avenue et le cautionnement provisoire sera remboursé, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou bien ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles stipulées entre les parties contractantes, à moins toutefois, dans ce dernier cas, que les contractants d'autre part n'acceptent la concession, nonobstant les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

ART. 6.

La présente convention et le cahier des charges y annexé, seront enregistrées au droit fixe de fr. 1-70.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 15 janvier 1863.

J.-P. CLUYSENAAR,
DE LIONEUX-DETRU,
GODIN-GILLARD,
L. ROME.

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges est divisé en deux sections :

La première prendra son origine à la station du chemin de fer de l'État à Landen, passera par Hannut, suivra la vallée de la Meuse et aboutira à la station de Huy du chemin de fer de Liège à Namur ;

La deuxième partira de la même station, traversera la Meuse en amont de Huy, suivra la vallée du Hoyoux et aboutira au chemin de fer de Namur à Arlon, soit à la station de Haversin, soit au point de jonction de la ligne de l'Ourthe, soit à un point intermédiaire.

Les concessionnaires auront, à conditions égales, et sous réserve des droits de préférence antérieurs qui pourraient être invoqués par des Compagnies concessionnaires existantes, la préférence pour la construction, par voie de concession de péages, du prolongement de la ligne jusqu'à Diest, pour le cas où le Gouvernement jugerait convenable de concéder ce prolongement.

Les conditions auxquelles aura lieu le service du chemin de fer concédé, dans la station de l'État à Landen, seront réglées par une convention spéciale à intervenir avant la mise en exploitation.

Il est entendu que toute dépense qui résulterait pour l'État de l'adjonction de ce service dans ladite station, sera exclusivement supportée par les concessionnaires.

ART. 2. Les voies devront être convenablement raccordées avec la station du chemin de fer de l'État à Landen, avec la station de Huy et avec le chemin de fer du Luxembourg, de manière que les transports puissent au besoin passer sans transbordement d'un chemin de fer à l'autre.

Dans les trois mois de l'arrêté octroyant la concession, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics un plan figuratif et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement dudit chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée et des dessins des rails, etc.

Le projet du pont à construire sur la Meuse en amont de Huy devra comprendre un trottoir pour piétons à l'usage du public, séparé des voies ferrées au moyen d'une balustrade.

ART. 4. Le Ministre des Travaux Publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, notamment, désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

Les concessionnaires sont tenus de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'ils avaient présentés aient ou non été modifiés.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, ils devront faire parvenir au Département des Travaux Publics deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de 8 mètres entre les arêtes extérieures des banquettes, de manière qu'il puisse être établis deux voies, ayant la largeur des voies des chemins de fer de l'État, et séparées par une entre-voie de 2 mètres de largeur.

• Toutefois, entre les haltes et les stations, les terrassements pourront n'être d'abord établis que pour une seule voie, sur une largeur de 4^m,50 entre les arêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement, dont, le cas échéant, le Ministre déterminera l'espacement ainsi que la longueur.

En tout cas, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement sur une largeur nécessaire pour établir une double voie.

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire; cependant, les concessionnaires ne pourront être tenus d'exécuter les terrassements pour la deuxième voie, sur toute l'étendue de la ligne, qu'après la mise en exploitation de la première voie.

Les parties du chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 0^m,50 au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre, destiné à recevoir l'ensablement de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long, tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des bermes, dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Département des Travaux Publics n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 0^m,50 le long des fossés des parties de chemin de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux des concessionnaires, en tenant compte, tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées, que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête des parties de talus en déblai, l'inclinaison de ces

dépôts du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

ART. 6. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

ART. 7. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir en travers le chemin de fer.

ART. 8. Le chemin de fer sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de gardes et de tous les accessoires et dépendances nécessaires, pour qu'il puisse toujours être maintenu, dans toutes ses parties, en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 9. Le Ministre des Travaux Publics se réserve le droit, pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter par ou aux frais des concessionnaires les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, tant au point de vue de la sécurité publique, qu'au point de vue de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

ART. 10. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 3.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera de part et d'autre, et sur toute son étendue, clôturé, pour le moins, par une haie vive.

Les concessionnaires seront, en outre, tenus d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, une clôture provisoire en lattis ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 11. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne. Toutefois, le Gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

Le matériel d'exploitation, consistant dans les locomotives avec leurs tenders, et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre

transport, de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

Ce matériel devra avoir été confectionné en Belgique, sauf le cas où le Gouvernement autoriserait expressément les concessionnaires à le faire venir de l'étranger.

Les fers et les fontes à mettre en œuvre par les concessionnaires seront d'origine belge.

ART. 12. Nonobstant l'approbation par le Département des Travaux Publics, des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 13. L'acquisition des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État.

ART. 14. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 15. Les travaux de la première section du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

Les travaux de la deuxième section devront être terminés dans un délai de quatre ans, à partir de la même date.

Les travaux des deux sections seront poursuivis simultanément.

ART. 16. Le cautionnement de 600,000 francs, déposé par les concessionnaires, demeurera affecté à la garantie de leurs engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires, en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 17. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date du 15 de ce mois et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

Art. 18. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux 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 sections de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des 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, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés, qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance. Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 19. Les art. 17 et 18 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 20. Avant qu'aucune partie des chemins de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

1° Un règlement d'ordre et de police prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation; ce règlement contiendra, en outre, les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents des concessionnaires et leurs rapports entre eux;

3° Un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés.

Le Département des Travaux Publics fera au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et les concessionnaires devront l'observer, et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 21. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 22. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 23. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer, seront, de plein droit, applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 24. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages-intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le Gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

Si, dans les trois mois après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte des concessionnaires, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de leurs droits comme dans le cas prévu à l'art. 17.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ART. 25. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que de l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc. ; ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concessionnaires qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 26. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet,

en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de 5,000 francs : cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession définitive ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier semestre de chaque année, une redevance annuelle de 1,000 francs ; cette redevance prendra cours à partir du 1^{er} janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

ART. 27. La surveillance à exercer 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 tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 28. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir.

ART. 29. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 30. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre, et, au besoin, prendre d'office et aux frais des concessionnaires, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 31. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser, à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé tant de la route que des stations, haltes, 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 prémentionnés, seront dressés aux frais des concessionnaires pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 32. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit, des droits de péage dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêtés de commun accord entre les concessionnaires et le Département des

Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais des concessionnaires.

ART. 33. Les quatre-vingt-dix ans, dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 15, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer.

Si ces délais étaient prorogés, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration des nouveaux délais substitués à ceux fixés à l'art. 15.

ART. 34. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 32 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Les dispositions du livret réglementaire mentionné au n° 3 de l'art. 20, seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

ART. 35. Si l'État augmentait les bases des prix de ces tarifs, les concessionnaires auront le droit d'appliquer cette augmentation à leurs tarifs.

ART. 36. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, et sauf les exceptions stipulées, tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 37. Les concessionnaires pourront effectuer tous les genres de transports sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le Département des Travaux Publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre, aucune espèce de transport ne pourra être effectué à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département.

Les réductions ou remises accordées à des indigents, ne pourront pas toutefois donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 38. Les concessionnaires seront tenus de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite et d'or-

ganiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Gouvernement.

ART. 39. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

ART. 40. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en leur possession.

ART. 41. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et les concessionnaires.

ART. 42. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures, seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

ART. 43. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, les concessionnaires pourront être tenus d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 44. Les concessionnaires seront tenus de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que les concessionnaires aient droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Les concessionnaires devront, en tout temps, donner accès dans les stations ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 45. Le Gouvernement pourra établir et entretenir, le long des voies du chemin de fer concédé, une ligne télégraphique sur poteaux, ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera les plus convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger, ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Gouvernement désirera faire construire des locaux spé-

ciaux pour installer des appareils télégraphiques, les concessionnaires fourniront le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils télégraphiques. Lesdits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de l'Administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, les appareils et matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Gouvernement, d'après les circonstances.

Les concessionnaires pourront, en outre, établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation du chemin de fer.

Dans ce cas, le Gouvernement désignera les stations où les fils des concessionnaires devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents de l'État.

Les agents des concessionnaires auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications relatives à l'exploitation de la ligne concédée.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

Art. 46. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement, le long du chemin de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement ou le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire prendre ou déposer en passant, par leurs convois de marchandises, les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge, par les expéditeurs ou destinataires, d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

Art. 47. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 48. Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé, les voitures, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée de gré à gré ou à dire d'experts. Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 49. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 50. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 51. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent de ce chef réclamer une indemnité quelconque.

ART. 52. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 53. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit, soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 54. 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 ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 24, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes, et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 55. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 56. 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 dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents : ils ne pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

ART. 57. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, aux termes du présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits, et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 58. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant de l'administration ; ces 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, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 59. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de leur chemin de fer pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 60. 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 est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires ; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être

rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 61. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

ART. 62. 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. 63. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 (un franc soixante et dix centimes) en principal.

Fait en double expédition, pour être annexé à la convention de ce jour.

Bruxelles, le 15 janvier 1863.

E. GODIN-GILLARD.

JULES VANDERSTICHELEN.

H. DE LHONNEUX-DETRIE.

J.-P. CLUYSENAER.

L. ROME.

N° 3.**CONVENTION.**

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et M. François Preud'homme, propriétaire à Morlanwelz, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter ou à faire exploiter, à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer partant de Piéton et se raccordant au chemin de fer de Manage à Wavre entre la station de Manage et celle de Senefte, avec embranchement vers la première de ces stations.

Si le Gouvernement était ultérieurement autorisé à concéder un chemin de fer de Piéton à Thuin, il serait accordé, à conditions égales, au contractant de seconde part un droit de préférence pour l'obtention de cette concession, sous la réserve expresse toutefois des droits antérieurs de même nature qui pourraient être invoqués par des sociétés concessionnaires existantes.

Les conditions et obligations de l'art. 3 de la convention intervenue entre le Gouvernement et la Société du chemin de fer de la jonction de l'Est (Manage à Wavre), le 28 août 1852, annexée à l'arrêté royal du 16 septembre suivant, sont acceptées par le contractant de seconde part, comme étant également obligatoires pour la présente concession, sans que les droits de préférence y assurés à la prédite concession de l'Est puissent être invoqués par lui.

ART. 2.

Le cautionnement de soixante-quinze mille francs, déposé le 19 février courant, demeure affecté à la garantie des engagements du contractant de seconde part, conformément aux dispositions de l'art. 16 du cahier des charges.

ART. 3.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder le chemin de fer précité

aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé.

ART. 4.

La présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement déposé par le contractant de seconde part lui sera remboursé dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles convenues entre parties, à moins que, dans ce dernier cas, le contractant de seconde part n'accepte les modifications qui auraient été apportées auxdites conditions.

ART. 5.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de fr. 1-70 en principal.

Fait en double à Bruxelles, le 21 février 1863.

F. PREUD'HOMME.

JULES VANDERSTICHELEN.



CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS**de la concession d'un chemin de fer de Piéton à Senèffe.**

ART. 1^{er}. Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendra son origine à la station de Piéton du chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont, ou à proximité de cette station, et aboutira au chemin de fer de Manage à Wavre, entre la station de Manage et celle de Senèffe ; il sera raccordé à la première de ces stations au moyen d'un embranchement, et traversera le chemin de fer de l'État de Manage à Charleroi en viaduc à établir soit au-dessus, soit au-dessous de ce chemin de fer.

Au besoin, le concessionnaire pourra établir une station spéciale à Piéton.

ART. 2. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 5. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

Le concessionnaire est tenu de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'il avait présentés aient ou non été modifiés.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, il devra faire parvenir au Gouvernement deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de 8 mètres entre les arêtes

extérieures des banquettes, de manière qu'il puisse être établi deux voies, ayant la largeur des voies des chemins de fer de l'État et séparées par une entre-voie de 2 mètres de largeur.

Toutefois, entre les haltes et les stations, les terrassements pourront n'être d'abord établis que pour une seule voie, sur une largeur de 4^m,50, entre les arêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement, dont, le cas échéant, le Gouvernement déterminerait l'espace ainsi que la longueur.

En tout cas, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement sur une largeur nécessaire pour établir une double voie.

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Gouvernement le jugera nécessaire ; cependant, le concessionnaire ne pourra être tenu d'exécuter les terrassements pour la deuxième voie, sur toute l'étendue de la ligne, qu'après la mise en exploitation de la première voie.

Les parties du chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 30 centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement, de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des bermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite de 30 centimètres le long des fossés des parties du chemin de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux du concessionnaire, en tenant compte, tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête des parties de talus en déblai, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

Art. 6. Le concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

Art. 7. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir en travers du chemin de fer.

Art. 8. Celui-ci sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de garde et

de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'il puisse être toujours maintenu, dans toutes ses parties, en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 9. Le Ministre des Travaux Publics se réserve le droit, pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter par ou aux frais du concessionnaire les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, tant au point de vue de la sécurité publique qu'au point de vue de la police du chemin de fer, ou de la bonne exploitation.

ART. 10. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 3.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera, de part et d'autre, et sur toute son étendue, clôturé, pour le moins, par une haie vive.

Le concessionnaire sera, en outre, tenu d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 11. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne. Toutefois, le Gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

Le matériel d'exploitation consistant dans les locomotives avec leurs tenders, et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport, de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

Ce matériel devra avoir été confectionné en Belgique, sauf le cas où le Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

Les fers et les fontes à mettre en œuvre par le concessionnaire seront d'origine belge.

ART. 12. Nonobstant l'approbation, par le Département des Travaux Publics, des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 13. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence du concessionnaire, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État.

ART. 14. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge du concessionnaire.

ART. 15. Les travaux du chemin de fer concédé devront être complètement terminés dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date de l'arrêté royal qui accordera la concession définitive du chemin de fer.

Ce délai pourra être prorogé par le Gouvernement.

ART. 16. Le cautionnement de 75,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Deux tiers de ce cautionnement seront restitués au concessionnaire, en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Le dernier tiers sera retenu, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 17. Le concessionnaire sera déchu de ses droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits ; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 18. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux 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 soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Le concessionnaire devra se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance. Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionne-

ment non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 19. Les art. 17 et 18 ne seront pas applicables, si le concessionnaire justifie que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 20. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

1° Un règlement d'ordre et de police prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation ; ce règlement contiendra, en outre, les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer ;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents du concessionnaire et leurs rapports entre eux ;

3° Un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés.

Le Département des Travaux Publics fera au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir ; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et le concessionnaires devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 21. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 22. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 23. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer, seront, de plein droit, applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 24. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour son compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation, comme si le chemin de fer était la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte du concessionnaire, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, le concessionnaire serait déchu de ses droits, comme dans le cas prévu à l'art. 17.

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

ART. 23. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement au concessionnaire.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc.; ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde voyer.

ART. 26. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction une redevance annuelle, payable par anticipation, de 1,000 francs : cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier trimestre de chaque année, une redevance annuelle de 200 francs : cette redevance prendra cours à partir du premier janvier suivant la mise en exploitation du chemin de fer concédé.

ART. 27. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est tout d'intérêt public. et par suite elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 28. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation quand il le jugera convenir.

ART. 29. Si pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que les ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire, et d'office si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 50. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre le concessionnaire à prendre, et, au besoin, prendre d'office et aux frais du concessionnaire, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 51. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; il fera également dresser, à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé tant de la route que des stations, haltes, 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 prémentionnés, seront dressés aux frais du concessionnaire, pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 52. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à son profit des droits de péages, dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 53. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 15, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si cependant le délai fixé à l'art. 15 avait été prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 15.

ART. 54. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 52 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Les dispositions du livret réglementaire, mentionné au n° 3 de l'art. 20, seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

ART. 55. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 56. Le concessionnaire pourra effectuer tous les genres de transports sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront, toutefois, avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics, et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes, et par des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre, aucune espèce de transport ne pourra être effectué à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si le concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas, toutefois, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 37. Le concessionnaire sera tenu de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant la prescription du Gouvernement.

ART. 38. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

ART. 39. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 40. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

ART. 42. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches, et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, le concessionnaire pourra être tenu d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

Art. 43. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Le concessionnaire devra, en tout temps, donner accès dans les stations ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 44. Le Gouvernement pourra établir et entretenir le long des voies du chemin de fer une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera les plus convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Gouvernement désirera faire construire des locaux spéciaux, pour installer des appareils télégraphiques, le concessionnaire fournira le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques. Lesdits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, les appareils et matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Gouvernement, d'après les circonstances.

Le concessionnaire pourra, en outre, établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation du chemin de fer.

Dans ce cas, le Gouvernement désignera les stations où les fils du concessionnaire devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État, et manœuvrés par les agents de l'État.

Les agents du concessionnaires auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications relatives à l'exploitation de la ligne.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

ART. 45. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, autoriser l'établissement, le long du chemin de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement ou le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire prendre ou déposer en passant, par ses convois de marchandises, les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge, par les expéditeurs ou destinataires, d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

ART. 46. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que le concessionnaire de ce dernier chemin de fer puisse réclamer de ce chef, ou sous le prétexte de préjudice que lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée de gré à gré ou à dire d'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 47. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 48. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, le concessionnaire ne pourra y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour le concessionnaire, tous ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 49. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 50. Dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir, d'office et aux frais du concessionnaire, toute partie quelconque de son chemin de fer, sans qu'il puisse, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 51. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 52. 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 ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 24, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le concessionnaire ne faisait pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 53. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 54. 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 dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés, ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Il ne pourra enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 55. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les cas prévus au présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 56. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration ; ces 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, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 57. Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de son chemin de fer pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 58. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 59. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'il aura éventuellement formée, sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être représentée, près le Gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur, selon ce qui aura été ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 56.

ART. 60. 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. 61. L'enregistrement du présent cahier des charges sera fait au droit fixe de fr. 1-70.

Fait, en double expédition, pour être annexé à la convention de ce jour.

Bruxelles, le 21 février 1863.

F. PREUD'HOMME.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 4.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,
Et M. Isidore Neelemans, industriel, domicilié à Eecloo, d'autre part,
Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention :

1° Un chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw passant par Audenarde et Soltegem.

2° Un chemin de fer de Grammont à Nieupoort passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmunster et Roulers.

ART. 2.

Pour garantir au profit du Gouvernement l'exécution de la présente convention, le contractant de seconde part a déposé un cautionnement provisoire de 100,000 francs et s'oblige à déposer, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant le Gouvernement à octroyer la concession desdits chemins de fer, un supplément de cautionnement de 500,000 francs, lequel formera avec le cautionnement provisoire de 100,000 francs, déjà déposé, le cautionnement définitif de 600,000 francs, qui demeurera affecté à la garantie des engagements pris par ledit contractant de seconde part.

ART. 3.

Le contractant de seconde part s'oblige en outre à justifier, endéans le même délai de six mois, et à la satisfaction du Ministre des Travaux Publics, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation des chemins de fer faisant l'objet de la présente convention, à concurrence de 4 millions de francs.

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 2, comme aussi, si la justification prescrite par l'art. 3 n'est pas faite dans

le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire de 100,000 francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART 5.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder les chemins de fer précités aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé.

ART. 6.

La présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de 100,000 francs, déposé par le contractant de seconde part lui sera remboursé, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder les chemins de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles convenues entre parties, à moins que, dans ce dernier cas, le contractant de seconde part n'accepte les modifications qui auraient été apportées auxdites conditions.

ART. 7.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de fr. 1-70, en principal.

Fait en double à Bruxelles, le 28 février 1863.

ISIDORE NEELEMANS.

JULES VANDERSTICHELEN.



CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS**de la concession des chemins de fer de Courtrai à Denderleeuw, et de
Grammont à Nieuport.**

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw, prendra son origine à la station de Courtrai du chemin de fer de l'État, passera par Audenarde et Sottegem, et aboutira à la station de Denderleeuw du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Le concessionnaire pourra être autorisé, à des conditions à déterminer ultérieurement, à parcourir le chemin de fer de l'État depuis la station de Courtrai jusqu'au delà du pont établi sur le canal de Bossuyt à Courtrai.

Le chemin de fer de Grammont à Nieuport est divisé en trois sections :

La première section prendra son origine à la station de Grammont du chemin de fer de Dendre-et-Waes et aboutira à la station d'Audenarde du chemin de fer Hainaut et Flandres.

La deuxième section prendra son origine à ladite station d'Audenarde et aboutira à Ingelmunster au chemin de fer de la Flandre occidentale, en passant par Waereghem.

La troisième section prendra son origine à la station de Roulers du chemin de fer de la Flandre occidentale, et aboutira à Nieuport.

D'Ingelmunster à Roulers les trains parcourront le chemin de fer de la Flandre occidentale. Aux termes de l'art. 44 du cahier des charges de la concession de ce chemin de fer, cette partie est déclarée commune et la circulation des trains de la nouvelle voie ferrée concédée aura lieu moyennant indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

Si le concessionnaire ne parvenait pas à s'entendre avec la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale sur les conditions du parcours, le Gouvernement pourra l'autoriser à établir, entre Ingelmunster et Roulers, une voie latérale à celle du chemin de fer de la Flandre occidentale, sous la réserve toutefois, que le concessionnaire ne pourra profiter du trafic qui se fera exclusivement entre les stations d'Ingelmunster et de Roulers et les points intermédiaires, trafic qui appartient de droit à la Société de la Flandre occidentale.

ART. 2. Les deux chemins de fer mentionnés à l'article qui précède, seront convenablement raccordés avec le chemin de fer de l'État dans les stations de Courtrai et de Waereghem, avec le chemin de fer de Dendre-et-Waes dans les stations de Grammont et de Denderleeuw, avec le chemin de fer de Hainaut et Flandres dans la station d'Audenarde, avec le chemin de fer de la Flandre

occidentale dans les stations d'Ingelmunster et de Roulers, et enfin avec le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes à un point à déterminer ultérieurement.

Indépendamment du prix de location auquel le concessionnaire pourra être tenu pour l'usage de ces stations, il devra, en outre, supporter tous les frais et dépenses que nécessiteront les changements à y faire, dans l'intérêt exclusif de l'établissement et de l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, tels que déplacement et augmentation des voies, excentriques, gares d'évitement et, en général, tous travaux quelconques que le Gouvernement trouvera bon de prescrire pour la bonne et régulière exploitation de ces lignes.

ART. 3. Si le Gouvernement était ultérieurement autorisé à concéder un chemin de fer de Nieupoort à Ostende, le concessionnaire aura la préférence pour l'obtention de cette concession, aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Il aura également la préférence pour l'exécution d'un embranchement de Poperinghe jusqu'à la frontière de France, dans le cas où la construction de cet embranchement serait décidée; mais seulement pour autant que la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale n'accepterait pas la concession dudit embranchement.

ART. 4. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal des chemins de fer à construire.

ART. 5. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 6. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

Le concessionnaire est tenu de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'il avait présentés aient ou non été modifiés.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, il devra faire parvenir au Gouvernement deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 7. Le chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw aura une largeur de 8 mètres entre les arêtes extérieures des banquettes, de manière qu'il puisse être établi deux voies, ayant la largeur des voies des chemins de fer de l'État et séparées par une entre-voie de 2 mètres de largeur.

Toutefois, entre les haltes et les stations, les terrassements pourront n'être d'abord établis que pour une seule voie, sur une largeur de 4^m,50, entre les arêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement, dont, le cas échéant, le Gouvernement déterminerait l'espacement, ainsi que la longueur.

En tous cas, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement sur une largeur nécessaire pour établir une double voie.

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation quand le Gouvernement le jugera nécessaire; cependant le concessionnaire ne pourra être tenu d'exécuter les terrassements pour la deuxième voie, sur toute l'étendue de la ligne, qu'après la mise en exploitation de la première voie.

Le chemin de fer de Grammont à Nieupoort sera à une voie, sur une largeur de 4^m,50 entre les arêtes extérieures des banquettes; néanmoins, le concessionnaire aura le droit d'exproprier les terrains nécessaires pour l'établissement d'une seconde voie, s'il se déterminait ultérieurement à établir cette seconde voie.

Les parties de chemins de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 0^m,30 au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement de ce qui sera nécessaire, pour que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des bermes, dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite de 0^m,50 le long des fossés des parties de chemins de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux du concessionnaire, en tenant compte tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées, que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête des parties de talus en déblai, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

ART. 8. Le concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires, pour que l'établissement des chemins de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

ART. 9. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir en travers des chemins de fer.

ART. 10. Ceux-ci seront pourvus de barrières, d'habitations, de loges de garde et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'ils puissent être tou-

jours maintenus, dans toutes leurs parties, en bon état d'entretien, et pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 11. Le Ministre des Travaux Publics se réserve le droit, pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter, par ou aux frais du concessionnaire, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, tant au point de vue de la sécurité publique, qu'au point de vue de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

ART. 12. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 5.

Entre les haltes et les stations, les chemins de fer seront, de part et d'autre, et sur toute leur étendue, clôturés, pour le moins, par une haie vive.

Le concessionnaire sera, en outre, tenu d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, une clôture provisoire en lattis ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 13. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter, devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne. Toutefois, le Gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

Le matériel d'exploitation, consistant dans les locomotives avec leurs tendres et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport, de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

Ce matériel devra avoir été confectionné en Belgique, sauf le cas où le Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

Les fer et les fontes à mettre en œuvre par le concessionnaire seront d'origine belge.

ART. 14. Nonobstant l'approbation, par le Département des Travaux Publics, des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 15. L'acquisition des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence du concessionnaire, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par les chemins de fer et leurs dépendances seront acquis au nom de l'État.

ART. 16. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation des chemins de fer et de leurs dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge du concessionnaire.

ART. 17. Les travaux de la ligne de Courtrai à Denderleeuw et les sections d'Audenarde à Ingelmunster et de Roulers à Nieupoort, de la ligne de Grammont à Nieupoort, devront être complètement terminés dans le délai de trois ans, à partir de la date de l'arrêté royal qui accordera la concession définitive des chemins de fer.

Les travaux de la section de Grammont à Audenarde, de la susdite ligne de Grammont à Nieupoort devront être complètement terminés dans le délai de cinq ans à partir de la même date.

Ces délais pourront être prorogés par le Gouvernement.

ART. 18. Le Gouvernement étant détenteur de 50,000 francs en valeurs belges, formant la moitié du cautionnement provisoire qui avait été déposé par les sieurs Tarte et Leborgne pour l'obtention de la concession d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, pourra, renonçant au bénéfice du droit que lui confère l'art. 2 de la convention intervenue entre lui et lesdits sieurs Tarte et Leborgne, le 17 mars 1857, autoriser la réaffectation de ces 50,000 francs, en déduction du cautionnement supplémentaire de 500,000 francs à déposer aux termes de l'art. 2 de la convention conclue avec le sieur Neelmans, sous la date du 28 février courant.

ART. 19. Le cautionnement de 600,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués au concessionnaire, en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges et que les chemins de fer sont pourvus du matériel nécessaire pour qu'ils puissent être exploités avec régularité et sécurité.

ART. 20. Le concessionnaire sera déchu de ses droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 21. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux 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 soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Le concessionnaire devra se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance. Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 22. Les art. 20 et 21 ne seront pas applicables, si le concessionnaire justifie que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 23. Avant qu'aucune partie des chemins de fer puisse être mise en exploitation, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

1° Un règlement d'ordre et de police prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation ; ce règlement contiendra, en outre, les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage des chemins de fer ;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents du concessionnaire et leurs rapports entre eux ;

3° Un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés

Le Département des Travaux Publics fera au règlement, soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir ; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 24. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 25. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 26. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer, seront, de plein droit,

applicables aux chemins de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 27. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant les chemins de fer, y compris toutes leurs dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour son compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation, comme si les chemins de fer étaient la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte du concessionnaire, plus le 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, le concessionnaire serait déchu de ses droits comme dans le cas prévu à l'art. 20.

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

ART. 28. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que de l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement au concessionnaire.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc. ; ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 29. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation ; cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction une redevance annuelle payable par anticipation, de 6,000 francs : cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier trimestre de chaque année, une redevance annuelle de 1,500 francs : cette redevance prendra cours à partir du 1^{er} janvier suivant la mise en exploitation des chemins de fer concédés.

ART. 30. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 31. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir.

ART. 32. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que les ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 33. Le gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre le concessionnaire à prendre, et, au besoin, prendre d'office et aux frais du concessionnaire, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par les chemins de fer.

ART. 34. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties des chemins de fer et de leurs dépendances; il fera également dresser, à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, 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 prémentionné, seront dressés aux frais du concessionnaire, pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 35. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à son profit des droits de péage, dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 36. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 17, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 17 avait été prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné audit art. 17.

ART. 37. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 35 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Les dispositions du livret réglementaire mentionné au n° 3 de l'art. 25, seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

ART. 38. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, et sauf les exceptions stipulées, tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 39. Le concessionnaire pourra effectuer tous les genres de transports sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront, toutefois, avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics, et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes, et par des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre, aucune espèce de transport ne pourra être effectué à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si le concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas, toutefois, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 40. Le concessionnaire sera tenu de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant la prescription du Gouvernement.

ART. 41. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

ART. 42. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par les chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 43. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 44. Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

ART. 45. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de ses chemins de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, le concessionnaire pourra être tenu d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 46. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir, à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Le concessionnaire devra, en tout temps, donner accès dans les stations ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 47. Le Gouvernement pourra établir et entretenir le long des voies des chemins de fer concédés une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera les plus convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger, ni entrave pour le service des chemins de fer.

Dans les stations où le Gouvernement désirera faire construire des locaux spéciaux pour installer des appareils télégraphiques, le concessionnaire fournira le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques. Lesdits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, les appareils et matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service des chemins de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Gouvernement, d'après les circonstances.

Le concessionnaire pourra en outre établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation des chemins de fer.

Dans ce cas, le Gouvernement désignera les stations où les fils du concessionnaire devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par des agents de l'État.

Les agents du concessionnaire auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications relatives à l'exploitation des lignes concédées.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

ART. 48. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, autoriser l'établissement, le long des chemins de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement ou le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur les chemins de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire prendre ou déposer en passant, par ses convois de marchandises, les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge, par les expéditeurs ou destinataires, d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

ART. 49. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de ceux faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que le concessionnaire de ces derniers chemins de fer puisse réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur les chemins de fer concédés, les voitures, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée de gré à gré ou à dire d'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 50. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 51. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient les chemins de fer concédés, le concessionnaire ne pourra y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouverne-

ment s'engageant à faire exécuter, sans frais pour le concessionnaire, tous ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation des chemins de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 52. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 53. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais du concessionnaire, toute partie quelconque de ses chemins de fer, sans qu'il puisse, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 54. Il ne pourra être établi sur les chemins de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit, soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 55. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 27, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le concessionnaire ne faisait pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 56. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 57. 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 dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Il ne pourra enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 58. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les cas prévus au présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits, et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 59. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui-seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration; ces 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 constaté, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 60. Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations, et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de ses chemins de fer, pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession:

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 61. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 62. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'il aura éventuellement formée, sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être représentée, près le Gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur, selon ce qui aura été ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 59.

ART. 63. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter les chemins de fer concédés. — Il ne pourra faire usage de cette faculté qu'après que ces chemins de fer auront été exploités pendant vingt ans et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années

restantes sera capitalisée à raison de 5 p. %, et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 64. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 65. L'enregistrement du présent cahier des charges sera fait au droit fixe de fr. 1-70.

Fait, en double expédition, pour être annexé à la convention de ce jour,
Bruxelles, le 28 février 1863.

ISIDORE NEELEMANS.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 5.

Concession d'un chemin de fer direct de Tournai vers Lille.



CONVENTION.

Entre le Gouvernement Belge représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et MM. P. Schaken et A. B. Bruncau, concessionnaires du chemin de fer de Hal à Ath, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contractants de deuxième part s'engagent à construire à leurs frais, risques et périls un chemin de fer direct de Tournai à la frontière de France, vers Lille, et à l'établir sous réserve des dispositions spéciales ci-après, aux clauses, charges et conditions de la concession du chemin de fer de Hal à Ath, qui leur est octroyée par arrêté royal du 10 novembre 1862.

L'État ne devra commencer l'exploitation que lorsque la ligne sera achevée jusqu'à Lille.

ART. 2.

La concession qui fait l'objet de la présente convention s'étendra de la station de Tournai à la frontière française.

ART. 3.

Le raccordement à la frontière des deux sections du chemin de fer de Tournai à Lille, à construire sur les territoires belge et français, sera déterminé de concert entre les concessionnaires respectifs de ces sections, sous réserve d'approbation par les deux Gouvernements.

Entre ce point de raccordement à la frontière et le point de raccordement au chemin de fer de Tournai à Mouscron, le tracé et le profil en long seront établis d'après les dispositions à approuver par le Ministre des Travaux Publics. Toutefois, il est entendu que le tracé ne pourra présenter de courbe ayant moins de 700 mètres de rayon, si ce n'est aux abords des stations, où le rayon pourra

descendre à 500 mètres, ni le profil longitudinal d'inclinaison supérieure à celle de $\frac{5}{1000}$.

ART. 4.

Les concessionnaires seront tenus de construire dans la station frontière où sur tel autre point que le Gouvernement désignera, les bâtiments nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane.

ART. 5.

Les contractants de deuxième part s'engagent à payer à l'État une somme de 100,000 francs, pour lui tenir compte à forfait de tous les travaux d'appropriation ou autres à exécuter à l'intérieur ou en dehors de la station de Tournai, comme conséquence de l'exploitation de la ligne directe de Tournai vers Lille. Toutefois cette somme ne comprend pas la valeur des ouvrages de raccordement des voies nouvelles avec les voies existantes du chemin de fer de Tournai à Mouscron, lesquels ouvrages, bien que devant être exécutés par les soins directs de l'administration, restent entièrement à charge des concessionnaires.

ART. 6.

L'État abandonnera aux concessionnaires la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports qui auront lieu depuis la station de Tournai jusqu'à la frontière française.

A raison de cet abandon (la ligne à construire prenant son origine en dehors de la station de Tournai sur le chemin de fer de l'État de Tournai à Mouscron, en un point à fixer au-delà du pont construit sur l'Escaut), les contractants de deuxième part s'engagent à payer à l'État une somme de 60,000 francs par kilomètre de chemin de fer, compris entre la station de Tournai et le point de départ de la ligne directe vers Lille (chaque hectomètre entamé sera compté pour un hectomètre entier.)

ART. 7.

Le partage des recettes ne s'applique point à celles provenant des transports directs entre Tournai et Templeuve; la totalité de ces recettes appartiendra à l'État.

ART. 8.

Les contractants de deuxième part s'engagent également à payer à l'État pour l'indemniser des frais de plantation des haies qui doivent border les parties ordinaires du chemin de fer à construire, une somme fixe, calculée en proportion de ce qui a été stipulé à l'art. 10 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Hal à Ath, pour les haies de l'espèce à planter sur cette dernière ligne.

ART. 9.

Les sommes indiquées aux art. 5, 6 et 8 seront versées dans la caisse du Trésor, savoir: moitié à un an et moitié à dix-huit mois, à partir de la date de la

concession et tenues à la disposition du Département des Travaux Publics, pour être employées, ainsi que l'administration le jugera convenir, aux travaux de construction et d'amélioration de toute nature que nécessitera la mise en exploitation de la ligne directe vers Lille.

ART. 10.

La somme à payer à l'État, d'après l'art. 25 de ce cahier des charges, pour les frais de surveillance est fixée à 1,000 francs pour la section de Tournai à la frontière.

ART. 11.

Pour assurer l'exécution de la présente convention, les contractants de deuxième part ont déposé un cautionnement de 100,000 francs, qui restera affecté à la garantie de leurs engagements et qui sera restitué dans les conditions et proportions indiquées à l'art. 10 de la convention annexée à l'arrêté royal du 10 novembre 1862.

ART. 12.

La présente convention sera soumise à la sanction de la Législature. Dans le cas où cette sanction ne serait pas accordée dans le courant de la présente session, la convention sera considérée comme nulle et non avenue, et le cautionnement versé sera restitué, sans que les contractants de deuxième part puissent réclamer aucuns dommages et intérêts.

ART. 13.

L'enregistrement des actes de toute nature relatifs à la présente convention, ou de ceux auxquels l'exécution de cette convention donnera lieu, se fera moyennant un droit fixe de fr. 1-70, en principal.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 6 février 1863.

A.-B. BRUNEAU. SCHAKEN.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 6.**Concession d'un chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France.**

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et la Société anonyme, dite Compagnie du Chemin de fer Hainaut et Flandres, représentée par MM. L.-L. Mouton, président du conseil d'administration, et Prosp.-N. Trumper, administrateur de ladite Compagnie (ce dernier substituant le directeur empêché), agissant en exécution de la résolution de l'assemblée générale des actionnaires de ladite Compagnie, en date du 2 octobre 1862, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Sous réserve de l'approbation des Chambres législatives et de l'homologation royale, la Société anonyme qualifiée ci-dessus, est déclarée concessionnaire d'un chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France, dans la direction de Condé. Ce chemin de fer s'embranchera à Peruwelz à la section de Basècles à Peruwelz, faisant partie des lignes de chemins de fer déjà concédées à ladite Société, par arrêté royal du 31 décembre 1856.

ART. 2.

Sauf les dérogations et additions résultant de la présente convention, toutes les clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession du chemin de fer Hainaut et Flandres, annexé à la convention intervenue entre parties le 17 janvier 1856, sont applicables au chemin de fer faisant l'objet de la présente convention.

ART. 5.

Ledit chemin de fer devra être achevé, depuis Basècles jusqu'à la frontière française et livré à l'exploitation, au plus tard, le 1^{er} janvier 1863.

ART. 4.

La présente concession, étant accordée en exécution de l'art. 53 du cahier des charges précité, à titre d'embranchement du chemin de fer Hainaut et Flandres, expirera en même temps que la concession des lignes dudit chemin de fer Hainaut et Flandres.

ART. 5.

La Société concessionnaire payera, dans le délai de six mois, à partir de la date de l'octroi de la concession, pour frais de surveillance à exercer par le Gouvernement sur l'exécution des travaux de premier établissement, une somme de 1,000 francs

ART. 6.

La Compagnie concessionnaire s'engage à transporter les électeurs sur toutes les lignes dont elle a la concession, aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite lui-même, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Gouvernement.

ART. 7.

Le restant du cautionnement du chemin de fer Hainaut et Flandres, qui se trouve encore déposé dans la caisse du Trésor, demeure spécialement affecté à titre de garantie des engagements résultant de la présente convention.

Ce restant, s'élevant à 230,000 francs, sera remboursé par cinquièmes, au fur et à mesure de l'avancement des travaux de la ligne de Basècles à la frontière.

ART. 8.

Les contractants de seconde part acceptent les stipulations qui précèdent, sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer Hainaut et Flandres.

ART. 9.

Dans le cas où l'approbation de la Législature et l'homologation royale, mentionnées à l'art. 1^{er}, ne seraient pas accordées, comme aussi dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires refuserait l'approbation réservée par l'art. 8, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 28 février 1865.

MOUTON. P.-N. TRUMPER.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 7.

Modification de la convention de concession du chemin de fer de Hal à Ath.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et 1^o M. Pierre Schaken, l'un des gérants de la maison Parent-Schaken et Compagnie, dont le siège est à Paris, place Vendôme, n° 12, et 2^o Adrien-Benoit Bruneau, concessionnaire du chemin de fer de Hal à Ath, d'autre part,

Les parties susdites et soussignées :

Vu la convention intervenue le 24 mai 1862, pour régler les conditions de la concession d'un chemin de fer de Hal à Ath ;

Vu le cahier des charges annexé à cette convention ;

Vu l'art. 4^{er}, litt. C, de la loi du 12 août 1862 ;

Vu l'arrêté royal en date du 10 novembre 1862, par lequel les sieurs Schaken et Bruneau sont déclarés concessionnaires d'un chemin de fer de Hal à Ath :

Sont convenues de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Par modification de la convention précitée du 24 mai 1862 et du cahier des charges y annexé, le chemin de fer, concédé par l'arrêté royal précité, prendra son origine à la station de Tubize du chemin de fer de l'État.

En conséquence, la convention et le cahier des charges énoncés ci-dessus, ne sont applicables qu'à la concession d'un chemin de fer de Tubize à Ath, et il ne sera tenu compte, au profit des concessionnaires, que de la moitié de la recette brute que l'État opérera sur la ligne de Tubize à Ath.

ART. 2.

Si le pouvoir législatif n'accordait pas son approbation à la présente convention, celle-ci sera considérée comme non avenue, et la convention du 24 mai 1862 sortira tous ses effets.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 14 février 1863.

A.-B. BRUNEAU. SCHAKEN.

JULES VANDERSTICHELEN.

TABLE DES MATIÈRES.



Exposé des motifs	1
Projet de loi	9

ANNEXES.

N° 1. Concession d'un chemin de fer de Bouillon à Bastogne et Vielsalm, de Givet vers Vielsalm, et de Bouillon vers Rochefort.	11
N° 2. Concession d'un chemin de fer de Landen à Huy, par Hannut et la vallée de la Mehaigne, et de Huy au chemin de fer de Namur à Arlon	28
N° 3. Concession d'un chemin de fer de Piéton à Seneffe	45
N° 4. Concession des chemins de fer de Courtrai à Denderleeuw, et de Grammont à Nicuport	59
N° 5. Concession d'un chemin de fer direct de Tournai vers Lille	75
N° 6. Concession d'un chemin de fer de Peruwelz à la frontière	76
N° 7. Modification de la convention de concession du chemin de fer de Hal à Ath.	78
