

(1)

(N° 74.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 1858.

CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER DE GAND A EECLOO.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations, un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à faire construire, par voie de concession de péages, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges annexés à ce projet de loi, un chemin de fer de Gand à Eecloo.

Je pense, Messieurs, qu'il est inutile de m'étendre sur l'utilité de cette nouvelle voie de communication; il suffira de vous faire remarquer que le chemin de fer projeté, d'une longueur de 20 kilomètres environ, aura pour résultat de rattacher au réseau général des chemins de fer belges, le dernier des quatorze chefs-lieux d'arrondissement des deux Flandres qui en est resté séparé jusqu'à ce jour, et d'ouvrir une communication importante pour une contrée riche, populeuse et industrielle, sans imposer le moindre sacrifice à l'État.

Le cautionnement provisoire exigé par l'art. 1^{er} de la convention a été déposé le 10 octobre 1857.

*Le Secrétaire Général chargé par intérim du Département
des Travaux Publics,*

PARTOËS.

PROJET DE LOI.

Leopold,

ROI DES BÉLGES.

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 aux Chambres législatives, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder au sieur Isidore Neelemans, industriel, domicilié à Eecloo, aux clauses et conditions de la convention en date du 27 janvier 1858 et du cahier des charges annexés à la présente loi, la concession d'un chemin de fer de Gand à Eecloo.

Donné à Laeken, le 1^{er} février 1858.

LEOPOLD.

Par le Roi :

*Le Secrétaire Général chargé pdr intérim
du Département des Travaux Publics,*

PARTOËS.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Partoës, Secrétaire Général, chargé par *intérim* du Département des Travaux Publics, d'une part ;

Et M. Isidore Neelemans, industriel, demeurant à Eécloo, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le second ci-dessus nommé 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, un chemin de fer d'Eécloo à Gand.

ART. 2.

Le cautionnement de cent mille francs, valeur nominale, en obligations belges quatre et demi et cinq pour cent, déposé le 10 octobre dernier, demeure affecté à la garantie des engagements du contractant de deuxième part, conformément aux dispositions du cahier des charges précité.

ART. 3.

Le premier ci-dessus nommé s'engage à présenter aux Chambres législatives, dans le courant de la présente session, un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder au second ci-dessus nommé, un chemin de fer d'Eécloo à Gand aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné.

ART. 4.

Si les Chambres autorisent le Gouvernement à concéder le chemin de fer auxdites clauses et conditions, il sera accordé au contractant de seconde part, une concession provisoire, qui deviendra définitive moyennant que, dans les six mois de la date de cette concession provisoire, il ait été justifié, à la satisfaction du Gouvernement, de la réalisation du capital nécessaire pour mettre la concession à fruit à concurrence d'un million de francs.

ART. 5.

Si, dans le délai fixé à l'article qui précède, il n'a pas été satisfait à la condition y mentionnée, la concession provisoire qui aura été donnée au contractant de

seconde part, sera considérée comme nulle et non avenue, et le cautionnement déposé sera acquis à l'État.

ART. 6.

La présente convention sera considérée comme nulle et non avenue et le cautionnement déposé par le contractant de seconde part lui sera remboursé, si les Chambres n'autorisent pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer auquel elle est relative, ou si elles ne l'y autorisent qu'à des conditions autres que celles stipulées au cahier des charges susmentionné, à moins toutefois que, dans ce dernier cas, le contractant de seconde part ne consente à ce qu'elle ressorte ses effets nonobstant les modifications qui auraient été apportées au cahier des charges.

Fait en double, à Bruxelles, le 27 janvier 1858.

ISIDORE NEELEMANS.

PARTOES.

**Cahier des charges, clauses et conditions de la concession d'un chemin de fer
d'Eccloo à Gand.**

ART. 1^{er}. Le chemin de fer à construire partira de la ville d'Eccloo, passera par Waerschoot, Sleydinghe, Evergem et Wondelghem, et aboutira à Gand.

Il pourra provisoirement s'arrêter à une station établie près de la porte d'Anvers à Gand et raccordée avec l'embranchement reliant la station de l'État, dans cette localité, à l'entrepôt de la ville, mais le concessionnaire sera tenu, lorsque le Gouvernement en reconnaîtra la nécessité, de prolonger la ligne jusqu'à la station de l'État en contournant la ville par le faubourg de Bruxelles.

Une convention ultérieure réglera les conditions auxquelles les marchandises venant ou en destination du chemin de fer à construire seront provisoirement transportées sur l'embranchement de l'entrepôt, à Gand.

Une convention réglera également les conditions auxquelles le concessionnaire sera admis à faire usage de la station de l'État, à Gand.

ART. 2! 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 du chemin de fer à construire.

ART. 3. 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 de grandeur naturelle des billes, rails, coussinets, etc., etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, 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 des stations.

Le concessionnaire est tenu 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 faire mettre la main à l'œuvre à l'exécution des travaux, il devra faire parvenir au Gouvernement trois expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Le chemin de fer sera à une voie ; 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, après en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement. L'écartement des rails sera exactement le même que celui des chemins de fer de l'État.

La largeur entre les crêtes extérieures des banquettes sera au *minimum* de 4^m 50.

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 à 50 centimètres 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 de 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 de l'eau, 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 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. 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, le chemin de fer sera de part et d'autre, et sur toute son étendue, clôturé pour le moins par une haie vive.

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 ou en sapin rouge du pays. 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 fixés aux billes au moyen de coussinets.

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. 11. Nonobstant l'approbation, par le Département des Travaux Publics, des plans de 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 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. 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 du concessionnaire.

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 deux ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. Le cautionnement de cent mille 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 d'au moins cent, cent cinquante et deux cent mille francs.

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 le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 16. 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. 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; 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. 18. Les art. 16 et 17 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. 19. 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, un règlement d'ordre et de police, prescrivant toutes les mesures, et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la régularité de l'exploitation, et pour que les transports s'effectuent non-seulement avec sécurité, mais aussi avec toute la célérité désirable.

Indépendamment des obligations du concessionnaire envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer, et fera connaître le montant des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., etc., qui ne seraient pas compris dans les prix fixés par les

tarifs à arrêter de commun accord, conformément à ce qui est stipulé à l'art. 31.

Le Département des Travaux Publics fera au règlement, soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir; qu'elles 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. 20. 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. 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, 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. 23. 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. 16.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où le concessionnaire laisserait 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 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.

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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera, dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, trois mille francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également trois mille francs par an, pendant toute la durée des travaux de construction, et en second lieu, à partir de l'année qui suivra celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation, dans le courant du premier trimestre de chaque année, jusqu'à l'expiration de la concession, une somme de cinq cents francs.

ART. 26. 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 toute 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 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. 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 communications existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre le concessionnaire à prendre et au besoin, prendre d'office et à ses 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, 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 dressées aux frais du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 31. 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 les obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt dix ans, faire percevoir à son profit des droits et péages dont le montant sera réglé

par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêtées de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

Art. 52. 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 du chemin 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. 53. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État et toutes les modifications qui seront ultérieurement apportées aux bases de ces derniers tarifs, seront applicables aux premiers. Le chargement et le déchargement des marchandises se feront aux frais de l'expéditeur et par les soins du concessionnaire aux prix fixés par le tarif de l'État.

Le transport d'objets dangereux et de masses indivisibles de grandes dimensions ne sera pas obligatoire pour le concessionnaire, les conditions de ce transport pourront se régler de gré-à-gré.

Pour tout transport nécessitant par ses dimensions l'emploi d'un ou de plusieurs wagons, l'expéditeur payera comme si le chargement des wagons avait été complet, quelque soit en réalité le poids transporté.

Les voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 25 kilogrammes et d'un volume ne dépassant pas 50 sur 25 à 30 centimètres, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures sans inconvénient et sans qu'il en résulte aucune gêne pour les autres voyageurs.

Le concessionnaire fera transporter sans frais jusques hors des stations et haltes, les bagages des voyageurs arrivés à leur destination. Cette disposition n'est toutefois pas applicable aux bagages qui auront été transportés gratuitement.

Art. 54. 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. 55. 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 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 infé-

rieur 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 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 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. 37. 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. 38. 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. 39. 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. 40. 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. 41. 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 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.

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. 42. Le Gouvernement pourra également sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser le long des voies du chemin 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 du chemin de fer.

Le concessionnaire mettra 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.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et les appareils de lignes télégraphiques, de faire donner, par ses agents aux employés télégraphistes, connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir; autant que faire se pourra, les agents du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du concessionnaire 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 l'effet de transporter, sur le lieu de l'accident, les hommes et le matériel nécessaires à la réparation. Ce transport sera également gratuit.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 43. 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 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.

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. 44. 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 du chef, ou sous le prétexte du préjudice, que lui causerait l'établissement des dits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Il sera tenu de laisser circuler sur son chemin de fer, moyennant une indemnité à régler de gré à gré ou à dire d'experts, des voitures et wagons appartenant

à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte pas d'obstacle à la circulation sur le chemin de fer, et que les dits wagons et voitures soient construits de manière à ce qu'ils puissent être admis, sans inconvénients, à circuler sur son chemin de fer.

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

ART. 45. 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. 46. 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. 47. 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 les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

ART. 48. 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 la dite 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. 49. 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. 50. 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. 23, 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. 51. 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. 52. 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. 53. 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. 54. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui 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 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. 55. 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. 56. 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 y est posé en fait et s'être assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires ; en conséquence le Gouvernement ne pourra dans 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. 57. 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 du 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. 56.

ART. 58. 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. 59. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à un franc soixante-dix centimes en principal.

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

Bruxelles, le vingt-sept janvier 1858.

ISIDORE NEELEMANS.
PARTOES.