

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MAI 1869.

Concession 1^o d'un chemin de fer des plateaux de Herve ; 2^o d'un chemin de fer de Welkenraëdt à la frontière de Prusse. — Prorogation de délai pour l'achèvement du chemin de fer Hesbaye-Condroz.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 12 août 1862 (art. 1^{er}, L^e E) avait autorisé le Gouvernement à concéder deux chemins de fer, formant un ensemble, au point de vue de la concession, se dirigeant, l'un de Liège à la frontière de Prusse, par Jupille et Herve, l'autre de Verviers à la Meuse.

Ces chemins de fer avaient spécialement pour but de mettre en communication avec les railways existants les vastes plateaux de Herve-Micheroux renfermant de grandes richesses minérales et surtout des gisements de houille d'une immense étendue, qui, à défaut de voies de communication rapides, ne peuvent être exploités dans les conditions économiques désirables.

Ils tendaient, en outre, à faciliter le raccordement à nos voies ferrées des établissements importants de la Vieille-Montagne et de Bleyberg.

La concession de ces voies ferrées devait être octroyée aux clauses et conditions d'une convention, en date du 31 mai 1862.

L'engagement contracté par cette convention n'était que provisoire ; la réalisation en était subordonnée à la concession à obtenir du Gouvernement prussien pour la construction du prolongement de la première des deux lignes prémentionnées depuis la frontière jusqu'à Aix-la-Chapelle, et l'art. 6 portait que si la concession de la partie prussienne n'était pas accordée dans un délai de quatre mois, à partir de la date de la loi ratifiant la convention, celle-ci serait considérée comme non avenue et que le cautionnement provisoire de cent mille francs déposé serait restitué.

La concession n'a pas été octroyée par le gouvernement prussien, et par suite, la résiliation de la convention du 31 mai 1862 et la restitution du cautionnement ont été demandées.

Le Gouvernement a fait droit à cette demande.

Aujourd'hui se présente l'occasion de satisfaire de grands intérêts si longtemps restés en souffrance.

Aux deux chemins de fer accouplés que la loi du 12 août 1862 autorisait à concéder, on demande à substituer deux voies ferrées séparées

La première, destinée à desservir les plateaux de Herve-Micheroux, prendrait son origine à la station du chemin de fer de l'État, à Verviers, se dirigerait vers Dison, Chaineux, Herve, Micheroux, et descendrait ensuite sur Chenée, où elle se raccorderait au railway de l'État, et mettrait ainsi les plateaux de Herve-Micheroux en communication directe, d'une part, avec Verviers et Dison, ces grands centres d'industrie, et, d'autre part, avec Liège et ses établissements industriels et métallurgiques.

La seconde, destinée à desservir les établissements de Bleyberg et de la Vieille-Montagne, prendrait son origine à la station de Welkenraedt du chemin de fer de l'État, longerait la frontière, passerait par les établissements de Bleyberg, se dirigerait sur la frontière et serait continuée sur le territoire prussien, jusqu'à la station d'Aix-la-Chapelle du chemin de fer de Dusseldorf. Un embranchement raccorderait à cette voie ferrée les établissements de la Vieille-Montagne.

Ces deux chemins de fer donneraient satisfaction complète aux besoins des établissements industriels qu'ils sont destinés à desservir et aux intérêts des localités qu'ils parcourraient, et, de plus, ils constitueraient des affluents très-productifs au railway national.

Pour assurer l'exécution des deux chemins de fer dont il s'agit, le Gouvernement a conclu deux conventions.

L'administration des chemins de fer de l'État s'est réservé l'exploitation de ces chemins de fer moyennant partage égal des recettes brutes, et les conventions lui assurent une complète liberté d'action en ce qui concerne le règlement du prix des transports et le service des convois.

L'industriel qui a traité avec le Gouvernement de la concession du chemin de fer du Bleyberg, est en instance auprès du Gouvernement prussien pour obtenir celle de la partie de chemin de fer à construire sur le territoire prussien, et il a été stipulé que si cette concession n'était pas octroyée dans un délai déterminé, la convention conclue avec le Gouvernement belge serait considérée comme non avenue.

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi dont l'art. 1^{er} tend à l'autoriser à concéder ces deux voies ferrées aux clauses et conditions des conventions et cahiers des charges signés entre parties, les 29 février et 12 avril de l'année courante, annexés au présent exposé des motifs, sous les n^{os} 1 et 2.

L'art. 2 de ce projet de loi a pour but :

1^o De relever la Société des chemins de fer de Hesbaye-Condroz de la déchéance qu'elle a encourue pour ne pas avoir achevé le chemin de fer de Landen par Huy au chemin de fer de Namur à Arlon, dans le délai fixé par le cahier des charges relatif à la concession de cette voie ferrée, accordée par arrêté royal du 13 mars 1864, en exécution de la loi du 31 mai 1863.

2° A autoriser le Gouvernement à accorder à cette Société de nouveaux délais pour l'achèvement des travaux d'établissement de ce chemin de fer.

Primitivement, le chemin de fer de Hesbaye-Condroz était divisé en deux sections; les travaux de la 1^{re} section (Landen à Huy) devaient être achevés avant le 16 mars 1867, ceux de la 2^e section (Huy au chemin de fer de Namur à Arlon) devaient l'être avant le 17 mars 1868.

Les concessionnaires primitifs avaient contracté avec un entrepreneur pour l'exécution des travaux et une partie des actions avait été souscrite. Apport du contrat d'entreprise et de la souscription d'actions avait été fait à la Société anonyme ainsi que cela résulte des art. 23 et 24 des statuts approuvés par arrêté royal du 3 août 1864 (1).

Malheureusement, le contractant et souscripteur d'actions a fait défaut, et les travaux à peine entamés ont été suspendus.

Des démarches nombreuses et énergiques ont été faites par le Gouvernement, pour engager la Société à remplir les obligations qu'elle avait contractées; aucune suite n'y ayant été donnée, la Société a été constituée en demeure par exploit judiciaire, en date du 18 juillet 1867.

Les délais conventionnels sont expirés et la déchéance est acquise.

Depuis, les fondateurs de la Société se sont adressés au Gouvernement pour obtenir un sursis, et, en ce moment, ils sont en négociation avec un entrepreneur paraissant présenter des garanties sérieuses de solvabilité, mais qui ne pourra s'engager que lorsque la Société sera relevée de la déchéance et aura obtenu de nouveaux délais pour l'exécution des travaux.

Nul doute que le Gouvernement pourrait appliquer à la Compagnie les mesures de déchéance que le contrat de concession l'autorise à prendre: mais l'emploi de ces mesures rigoureuses n'aurait nullement pour résultat d'assurer l'exécution du chemin de fer. Le Gouvernement a donc cru, au contraire, agir d'une manière plus conforme aux intérêts du pays, et spécialement à ceux des localités que le chemin de fer en question est destiné à desservir, en contractant avec la Société Hesbaye-Condroz, sous réserve d'homologation par la Législature, une convention par laquelle le chemin de fer est divisé en trois sections, pour l'exécution des travaux de chacune desquelles un délai spécial est accordé.

Néanmoins, le caractère d'ensemble de la concession primitive est conservé et les stipulations de cette convention subsistent en leur entier.

Les garanties inscrites dans la nouvelle convention renforcent l'action du Gouvernement en ce qu'elles obligent la Société à employer constamment, sous

« (1) Art. 23. M. Ch. Langlois, conjointement avec MM. J.-P. Cluysenaer, De l'Honneur-
» Detru, Godin, Gillard et Rome, concessionnaires dénommés dans l'arrêté royal du
» 15 mars 1864, et d'accord avec eux, apporte à la Société...

» 4° La souscription de huit mille actions exigée par la convention avec le Gouvernement.

» Art. 24. M. Langlois, en raison des apports faits à la Société et d'accord avec les conces-
» sionnaires en nom, se réserve....

» 1° Le droit de préférence pour l'exécution des travaux, à forfait absolu.... »

peine de déchéance, le nombre d'ouvriers qui lui sera désigné par l'ingénieur du Gouvernement chargé de la surveillance des travaux. Cette convention est ci-annexée sous le n° 3.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

PROJET DE LOI.

Léopold II,

ROI DES BELGES.

À tous présents et à venir, salus.

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 :

1° Aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges, en date du 25 février 1869, un chemin de fer prenant son origine au chemin de fer de l'État, à ou près de Verviers, passant par ou près de Dison, Chaineux, Herve, Micheroux, Fléron et Beyne, et aboutissant au railway de l'État, à ou près de la station de Chênée ;

2° Aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges, en date du 12 avril 1869, un chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse, passant par ou près de Moresnet, Bleyberg et Gemmenich, avec embranchement vers les établissements de la Vieille-Montagne.

ART. 2.

La Société du chemin de fer Hesbaye-Condroz est relevée de la déchéance qu'elle a encourue pour ne pas avoir terminé les travaux de ce chemin de fer dans le délai fixé par l'art. 15 du cahier des charges relatif à la concession octroyée en exécution de l'art. 1^{er}, litt. B, de la loi du 31 mai 1863, et le Gouvernement est autorisé à accorder à cette Société, sous les conditions déterminées par une convention du 9 avril 1869, de nouveaux délais pour l'achèvement de ces travaux.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} mai 1869.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

ANNEXES.

N° 1.

Concession des chemins de fer des plateaux de Herve-Micheroux.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Alexandre Jamar, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et MM. Joseph Closon, avocat, et Joseph Borguet, entrepreneur de travaux publics, tous deux domiciliés à Liège, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contractants de seconde part s'engagent à construire à leurs frais, risques et périls, sous la surveillance du Gouvernement et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer prenant son origine au chemin de fer de l'État, à ou près de la station de Verviers, passant par ou près de Dison, Chaineux, Herve, Micheroux, Fléron et Beyne, et aboutissant au railway de l'État, à ou près de la station de Chênée.

ART. 2.

Les travaux d'agrandissement et d'appropriation que le Gouvernement jugera nécessaires par suite de l'établissement de ce chemin de fer aux stations de Verviers et de Chênée seront exécutés par les concessionnaires à leurs frais et conformément aux indications du Gouvernement.

ART. 3.

Le Gouvernement pourra concéder directement aux contractants de deuxième part, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la

loi du 10 mai 1862, tous embranchements de moins de cinq kilomètres ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels, au chemin de fer mentionné ci-dessus.

ART. 4.

Le chemin de fer à construire sera considéré comme faisant partie du réseau construit directement par l'État, et sera, comme tel, exploité, administré et entretenu par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées du réseau construit par l'État, à l'exclusion de toute intervention des concessionnaires, et par suite, il est entendu que ces concessionnaires ne pourront intervenir dans le règlement du prix des transports, le service des trains, l'entretien, etc., et que le Gouvernement pourra accorder telles modérations ou exemptions de taxe qu'il jugera convenir, sans que les contractants de deuxième part puissent élever aucune réclamation de ce chef.

ART. 5.

L'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer, de ses stations et dépendances, sauf en ce qui concerne la partie de l'entretien qui incombe temporairement aux concessionnaires jusqu'à la réception définitive.

Moyennant paiement par les contractants de seconde part, des sommes stipulées à l'art. 12 du cahier des charges, tous outils, ustensiles et engins quelconques nécessaires, soit au service des stations, soit à l'entretien de la route, à partir du jour où cet entretien incombera à l'État, seront, aussi bien que le matériel des transports, à la charge de l'État.

Le Gouvernement restera seul responsable envers les tiers des conséquences de l'exploitation, à moins que les pertes ne résultent d'un vice de construction.

ART. 6.

La concession est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à compter du jour de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue, ce qui sera constaté par procès-verbal dressé de concert entre le Gouvernement et les concessionnaires.

ART. 7.

Toutes les recettes du chemin de fer seront opérées par l'État. L'État abandonnera aux concessionnaires, pendant la durée de la concession, la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature qui auront lieu sur le chemin de fer à construire.

Au point de vue de l'application de cette disposition, la ligne concédée sera considérée comme s'étendant du milieu du bâtiment principal de la station de Chênée au milieu du bâtiment de la station de Verviers.

Le partage des recettes portera exclusivement sur :

Les prix de transport proprement dits ;

Les frais de chargement et de déchargement ;

Les taxes de provision d'enregistrement et d'avis d'arrivée.

Les concessionnaires n'auront droit à aucune part dans d'autres produits et notamment dans ceux perçus du chef de la prise et de la remise à domicile, de l'assurance des cartes de circulation, des dépôts au bagage, des frais de chômage du matériel, des frais de magasinage et de dépôt, des opérations en douane, des surtaxes non remboursées, et de la vente des arbres, osiers, herbages croissant sur les terrains et talus du chemin de fer.

Les parts à attribuer aux concessionnaires dans les péages seront déterminées conformément aux règles admises pour le partage des recettes entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Société concessionnaire du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

ART. 8.

Le règlement de compte des sommes à payer par l'État aux concessionnaires aura lieu mensuellement au moyen de relevés qui seront dressés par l'administration, dûment vérifiés, et qui seront remis aux concessionnaires, au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel ledit règlement de compte s'applique.

Dans les dix jours après celui de l'acceptation, par les concessionnaires, de chaque règlement, il leur sera délivré un mandat, payable à vue chez le directeur du Trésor, à Bruxelles, et montant à la somme revenant aux concessionnaires.

ART. 9.

Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour la loyale exécution de la présente convention.

D'autre part, les concessionnaires s'interdisent formellement tous traités, arrangements ou conventions quelconques, sans le consentement préalable de l'État.

Dans le cas où les concessionnaires contreviendraient à cette stipulation, le montant intégral de la part de recette qui leur est attribuée, pour chacun des cas où des actes de fraude auront été commis, appartiendra au Trésor et sera prélevé sur toute somme revenant aux concessionnaires, et ce, sans préjudice à toutes mesures administratives et même à des dispositions législatives que le Gouvernement se réserve de prendre ou de provoquer selon les circonstances.

ART. 10.

Pour garantir, au profit du Gouvernement, l'exécution des engagements que prennent les contractants de seconde part, il a été déposé un cautionnement de trois cent cinquante mille francs (350,000 francs).

ART. 11.

Le cautionnement sera restitué par cinquièmes, jusqu'à concurrence de quatre

cinquièmes, à mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés pour une somme double de chaque cinquième du montant du cautionnement.

Le dernier cinquième ne sera restitué qu'après l'achèvement total des travaux.

ART. 12.

Les coupons d'intérêts des obligations déposées à titre de cautionnement seront, en temps opportun, détachés au profit des contractants de seconde part.

ART. 13.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi tendant à ratifier la présente convention. Celle-ci sera considérée comme non avenue 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'autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées dans ladite convention, à moins que, dans ce dernier cas, les contractants de seconde part n'acceptent expressément les modifications qui seront apportées à cette convention.

ART. 14.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20.

Fait en double, à Bruxelles, le 25 février 1869.

A. JAMAR.

J. BORGUET.

CLOSON.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

Auxquelles les sieurs Joseph Closon, avocat, et Joseph Borquet, entrepreneur de travaux publics, tous deux domiciliés à Liège, se sont engagés à construire un chemin de fer destiné à raccorder les plateaux de Herve aux stations de Verviers et de Chênée du chemin de fer de l'État.

ART. 1^{er}. Les concessionnaires construiront, à leurs frais, risques et périls, sous la surveillance du Gouvernement, la ligne concédée avec ses stations et dépendances. L'État n'interviendra en rien dans les dépenses de construction. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et la réparation du chemin de fer, de ses stations, de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires jusqu'après la réception définitive.

Cette condition de la non intervention du Gouvernement dans les dépenses doit être considérée comme la base de la concession, et elle sera entendue dans son sens le plus large, les concessionnaires étant censés avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose et s'être rendu compte de la possibilité de faire les expropriations, les fournitures et les travaux de toute nature, prévus ou non prévus, nécessaires à l'établissement de la ligne dont il s'agit. Le Gouvernement ne pourra dans aucun cas être rendu responsable des lacunes ou des imperfections dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution.

ART. 2. Les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, dans les six mois de la date de la concession définitive, des projets définitifs du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Le tracé sera représenté, par une ligne rouge continue, sur un plan général des lieux à l'échelle de 1 à 20,000 (carte de la Belgique, par M. Vandermaelen).

Il sera rapporté en outre, par une ligne rouge, qui pourra être interrompue dans les courbes, sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500 (plan du cadastre).

Sur ces plans seront indiqués la longueur des parties droites, l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes, ainsi que les distances kilométriques comptées à partir du milieu du bâtiment des voyageurs de la station de Chênée.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1 à 10,000 pour les longueurs et à l'échelle de 1 à 1,000 pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux, à Ostende. Il représentera, respectivement par des lignes noires, rouges et bleues, le terrain naturel, la surface supérieure des terrassements et celle des rails. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizon-

tales tracées au-dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques, comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des paliers, la longueur des parties droites et le développement, ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

Sur le profil en long, aussi bien que sur les plans du tracé, sera figuré l'emplacement des stations, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir ultérieurement pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné de profils en travers, et du profil type du railway.

Le tracé et le profil en long pourront être présentés par sections successives, mais chaque section devra s'étendre d'un lieu de passage obligé à un autre.

ART. 3. Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires présenteront des projets complets et détaillés de tous les ouvrages et fournitures nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de 1 à 1,000. Ils seront dressés par commune, en double expédition, dont une sur timbre et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises de terrain à faire.

Les projets des ouvrages de toute espèce se composeront de projections et de coupes verticales et horizontales assez multipliées et assez détaillées pour déterminer les formes et dimensions de toutes les parties des ouvrages.

Les projets d'ouvrages d'art et de passages à niveau comprendront des plans des lieux indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil en long du chemin de fer.

Les plans relatifs aux détournements de cours d'eau, routes et chemins, ainsi qu'à leurs raccordements avec les ouvrages d'art et les passages à niveau, seront dressés à l'échelle de 1 à 1,000.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de 1 à 500, ceux des bâtiments à l'échelle de 1 à 100 et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de 1 à 50.

Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur d'exécution.

ART. 4. Avant de statuer sur les projets soumis à son approbation, le Ministre des Travaux Publics pourra faire procéder, aux frais des concessionnaires, aux opérations graphiques que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Il pourra aussi exiger la production de métrés et estimations des ouvrages à exécuter.

Les concessionnaires devront, en tout cas, joindre des métrés détaillés aux projets des ouvrages d'art principaux.

Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux projets telles modifications qu'il jugera convenir, pour autant qu'elles ne soient pas en opposition aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Les concessionnaires ne pourront, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics, s'écarter des projets approuvés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires seront tenus d'y apporter, s'il y a lieu, toutes les modifications nécessaires pour permettre l'établissement des ouvrages d'art, passages à niveau et stations, conformément aux projets approuvés.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, en outre, prescrire, avant la mise à exécution des projets approuvés, telles modifications de détail qu'il jugera nécessaires, après avoir entendu les concessionnaires.

L'approbation donnée à des projets présentés par les concessionnaires ne pourra jamais être invoquée par eux pour justifier des dérogations aux prescriptions du présent cahier des charges.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, les concessionnaires devront faire parvenir au Département des Travaux Publics deux expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

ART. 5. Le tracé du chemin de fer sera établi de manière à donner aux parties courbes un rayon aussi grand que possible. Le rayon *minimum* des courbes est fixé à 500 mètres. Cependant, il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à 500 mètres en pleine voie, à 250 mètres aux abords des stations et, par exception, à 200 mètres à l'entrée de la station de Verviers.

Les courbes dirigées en sens contraires devront être séparées par une droite de 100 mètres de longueur au moins.

Les pentes et rampes seront déterminées par les profils en long à approuver par M. le Ministre des Travaux Publics.

Là où la nécessité en sera reconnue par l'Administration, l'inclinaison longitudinale du chemin de fer pourra atteindre 25 millimètres par mètre.

Toutefois, de Micheroux à Verviers, comme de Herve à Chénée, il ne pourra se présenter aucune rampe supérieure à 0^m,008.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales d'un développement convenable.

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de 100 mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente et celle de la rampe atteindront ou dépasseront 5 millimètres par mètre.

Dans les souterrains, de même que dans les courbes de 500 mètres et moins de rayon, le profil en long du chemin de fer sera disposé suivant une inclinaison aussi faible que possible.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemin de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de 400 à 1,000 mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des Travaux Publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art de grande ouverture à construire sous la voie ferrée, le chemin de fer sera établi, autant que possible, en ligne droite et suivant une faible inclinaison longitudinale sur une longueur de 100 mètres au moins de part et d'autre de ces ouvrages, lorsque ceux-ci ne seront pas entièrement en maçonnerie.

ART. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et

haltes, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement, aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Département des Travaux Publics.

En tous cas, les terrains devront être acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les concessionnaires seront tenus d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui leur seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie aura été constatée par le Département des Travaux Publics.

L'écartement des rails sera exactement le même que celui du chemin de fer de l'État. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de 2 mètres au moins. Cette largeur sera augmentée dans les stations et haltes autant que le Département des Travaux Publics le prescrira.

En dehors des stations et haltes, le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de 3 mètres. Il y aura au minimum 20 centimètres de ballast sous les billes et 5 à 10 centimètres au-dessus.

Les talus du ballast seront inclinés à 45 degrés.

Une berme de 80 centimètres de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast. Toutefois, dans les remblais de plus de 6 mètres de hauteur, la largeur de la berme sera portée à 1^m,30.

La surface supérieure des terrassements aura une pente transversale de 3 centimètres par mètre de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Des fossés dont le plafond aura 50 centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à 30 centimètres au moins en contre-bas de la berme ménagée au pied des talus du ballast, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront généralement séparés du pied des talus en déblai par une berme établie au niveau des rails et ayant une largeur de 50 centimètres à 1 mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés sont également creusés au sommet des tranchées et le long du pied des remblais, lorsque cela sera reconnu nécessaire par le Département des Travaux Publics, à raison de la déclivité du sol. Ces fossés seront séparés de la crête des talus en déblai ou du pied des talus en remblai par une berme de 50 centimètres à un mètre de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux. La pente des fossés destinés à l'écoulement des eaux parallèlement à la voie sera de 0^m,002 au moins.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur et de la nature du terrain. En général, le rapport de la base à la hauteur des talus sera de un à un, de un et quart à un, ou de un et demi à un, selon que la hauteur des talus sera inférieure à 3 mètres, comprise entre 3 mètres et 4 mètres ou supérieure à 4 mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devra être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté du chemin de fer, sera réglée de la même manière, et le pied de ces talus sera établi à 2 mètres au moins de la crête des talus des tranchées.

Des francs-bords seront ménagés de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue ; ils auront une largeur de un mètre pour les déblais et les remblais

d'une hauteur inférieure à 5 mètres ; au delà de 5 mètres la largeur des francs-bords croîtra de 0^m,50 chaque fois que la hauteur des déblais et des remblais croîtra de 5 mètres. La largeur des francs-bords sera mesurée en dehors desdits fossés.

Art. 7. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communication publiques existantes ne subissent que les modifications reconnues indispensables par le Département des Travaux Publics.

A la rencontre des chemins et routes ordinaires, le chemin de fer devra passer, autant que possible, soit au-dessus, soit au-dessous de ces voies de communication.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau ou en contre-haut du chemin de fer seront surmontés de garde-corps ou parapets sur toute la longueur des têtes, y compris généralement la partie qui correspond aux chemins, routes, cours d'eau ou canaux au passage desquels les ouvrages d'art sont destinés.

Les concessionnaires pourront être tenus d'établir sur les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, comme, en général, à tous les endroits où le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire, des écrans ou autres ouvrages disposés de façon à éviter aux chevaux la vue subite des trains, ainsi que les effets du bruit et de la fumée produits par le passage des locomotives.

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par le Département des Travaux Publics, à raison des circonstances locales, mais ne sera pas inférieure à 7 mètres pour une route, ni à 4^m,50 pour un chemin vicinal.

La voie charretière des viaducs sera comprise entre deux trottoirs. Elle aura une largeur qui sera de 3 mètres au moins et qui variera suivant la largeur du viaduc ; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même ; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré des concessionnaires.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière sera en rapport avec la destination et l'importance des viaducs. Elle ne sera cependant pas inférieure, en général, à 4^m,50 à l'aplomb des bordures ou filets d'eau de la chaussée.

Dans les souterrains comme aussi dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, il devra rester un intervalle entièrement libre de 4^m,50, au moins, de chaque côté du railway. A l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de 5 mètres dans les souterrains et de 4^m,80 au moins dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La section libre qui devra exister, tant sous ces ouvrages qu'en un point quelconque de la ligne, sera, en tout cas, telle qu'elle ne présente aucun obstacle dans les limites indiquées par des lignes hachées sur la figure annexée au présent cahier des charges.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué de distance en distance, dans les piédroits, des niches destinées à servir d'abris au besoin.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles, et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaires pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. S'ils sont surmontés d'un remblai de plus de 3 mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage, conformément aux indications du fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins 60 centimètres d'ouverture et 1 mètre de hauteur sous clef. Sous les remblais de plus de 3 mètres, ils auront, au *minimum*, 0^m,80 d'ouverture et 1^m,50 de hauteur sous clef.

Les ouvrages d'art ayant une ouverture inférieure à 4 mètres seront généralement pourvus de murs en aile ou de murs en retour, et, s'il y a lieu, d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions que ces fondations auront à supporter. Les concessionnaires soumettront, à cet égard, des propositions au Département des Travaux Publics, qui déterminera les travaux de l'espèce qu'il y aura lieu d'exécuter.

Il sera, au besoin, battu des pilots d'essai et opéré des sondages aux frais des concessionnaires.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art devront avoir subi, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, les épreuves ordinaires généralement prescrites. Pour les ouvrages d'art, avec tabliers, construits sous le chemin de fer, indépendamment de l'emploi d'une charge stationnaire, les épreuves pourront consister à faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner, pendant quelques heures, sur les voies, simultanément et successivement, un train des locomotives les plus pesantes. Pour les ouvrages, avec tabliers, construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de 400 kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, 18,000 kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge des concessionnaires.

ART. 8. Les cours d'eau, routes et autres voies de communication publique ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité de projets approuvés au préalable par le Ministre des Travaux Publics.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer à niveau, sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant de part et d'autre du railway, sur une longueur de 7 mètres au moins, à partir des rails extérieurs. Dans le cas où la pente des chemins vers la voie ferrée dépasserait 9 p. ‰, la longueur de ce palier serait portée à 16 mètres.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par

le Département des Travaux Publics, mais qui ne sera pas inférieure à 5 mètres en général. A cet effet, les chemins seront, au besoin, élargis aux frais des concessionnaires.

Les raccordements des routes ou chemins, avec les passages à niveau ou les viaducs, auront, comme en général toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir, par suite de détournements de voies de communication de l'espèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communication. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée autant que de besoin pour faciliter la circulation. Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée par le Département des Travaux Publics, d'après les circonstances locales, mais qui ne pourra pas généralement dépasser 3 p ‰.

Elles seront pavées ou empierrées suivant que les voies de communication, dont elles font partie, sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré des concessionnaires, sur une longueur qui sera fixée par le Département des Travaux Publics. Toutefois, les parties des chemins empierrés ou de terre traversant les voies à niveau, seront pavées dans l'étendue du palier et sur une longueur de 10 mètres de part et d'autre de ce palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et des passages à niveau, sera au moins de 3^m,50 et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite, au moins, sur toute la longueur du palier.

Dans les passages à niveau obliques il sera fait usage de contre-rails.

La forme et la disposition des rails, contre-rails et coussinets seront conformes aux types adoptés pour les chemins de fer de l'État.

Dans les raccordements des cours d'eau rencontrés, le nouveau lit à creuser sera établi, soit en raison de celui du cours d'eau à redresser, soit d'après les indications spéciales que l'administration fournira.

Les chemins latéraux à fournir pour l'exploitation des propriétés, dont les issues seront coupées par le chemin de fer, auront partout une largeur suffisante pour remplir l'objet de leur destination, et devront être, sur toute leur étendue, praticables à l'agriculture.

ART. 9. Dans les terrassements, soit de remblais ou de tranchées, soit de contre-fossés ou dérivation de cours d'eau, il sera, là où l'emploi en aura été reconnu nécessaire pour obtenir le maintien des talus, exécuté des perrés, gazonnements ou autres travaux suivant les dispositions à fixer par le Département des Travaux Publics, d'après les circonstances.

Des perrés seront également construits aux abords des ouvrages d'art, là où le fonctionnaire du Département des Travaux Publics, chargé de la surveillance supérieure des travaux, le reconnaîtra nécessaire.

Les aqueducs de talus qu'il pourrait être reconnu nécessaire de construire dans les tranchées auront les formes et les dimensions en usage au chemin de fer de l'État.

ART 10. Les concessionnaires soumettront à l'approbation du Département des Travaux Publics, dans les délais fixés à l'art. 3 ci-dessus, des projets d'ensemble des stations, dressés à l'échelle de $\frac{1}{50}$, d'après les indications générales des plans-programmes qui leur seront remis par l'administration.

Les stations auront un développement en rapport avec leur importance. Elles auront au moins 400 mètres de longueur.

En outre, les concessionnaires seront tenus de donner, aux haltes et stations, les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie, et même de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire.

Les plans d'ensemble et de détail des bâtiments ainsi que des divers ouvrages que comporte la construction des stations seront dressés par les soins du Département des Travaux Publics et remis aux concessionnaires qui devront s'y conformer rigoureusement.

ART 11. Les concessionnaires construiront, à leurs frais, tous les chemins, les ouvrages et pavages nécessaires aux abords des stations, tant pour former les places de stationnement que pour relier lesdites stations aux voies de communication existantes.

Les chemins que les concessionnaires devront ouvrir ne devront pas avoir une longueur moyenne de plus de 150 mètres au delà de la place de stationnement.

Les places de stationnement auront en longueur et largeur des dimensions appropriées aux lieux

Les places de stationnement seront pavées sur toute leur longueur et sur une largeur de 10 mètres.

Les concessionnaires présenteront, en ce qui concerne les ouvrages faisant l'objet des paragraphes qui précèdent, des plans et profils complets, et se conformeront aux instructions qui leur seront données par le Département des Travaux Publics.

ART 12. Le chemin de fer ainsi que les haltes et stations seront pourvus de tous les bâtiments, dépendances et objets nécessaires pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, habitations de chefs de station, hangars et magasins aux marchandises, puits avec pompes, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, places de transbordement, pavages, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, clichés ou blocs d'arrêt, signaux et clôtures.

Les bâtiments et dépendances du chemin de fer en dehors des stations et haltes consisteront notamment en barrières, clôtures, poteaux de défense, réverbères, maisonnettes de garde, loges de garde, maisons pontonnières, bornes kilométriques, poteaux de pente, bornes de délimitation et signaux à distance.

Les bâtiments seront pourvus d'un mobilier approprié à leur destination.

Toutefois, l'administration des chemins de fer se chargera elle-même de la fourniture et de la mise en place des signaux, comme aussi de la fourniture et de la mise en service du mobilier et du matériel mobilé des stations, ainsi que de

l'outillage de la voie et des ateliers. Les concessionnaires verseront, de ce chef, au profit de l'État, dans la caisse qui leur sera désignée :

1° Pour les signaux aux bifurcations, une somme de . . . fr.	25,000 »
2° Pour les signaux, le matériel et le mobilier mobile des stations	30,000 »
3° Pour l'outillage	10,000 »
	Ensemble. . . fr. 65,000 »

Art. 13. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie en rapport avec l'importance des localités, sans pouvoir être inférieure à 50 mètres carrés.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de 4 à 8 mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'un auvent, du côté du chemin de fer, et, s'il y a lieu, du côté opposé.

En face du bâtiment aux recettes et du côté opposé par rapport aux voies, le Département des Travaux Publics pourra exiger la construction d'un abri avec trottoirs pour les voyageurs.

Art. 14. Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera clôturé des deux côtés pour le moins par une haie vive. Une clôture provisoire en lattis ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur le railway, sera établie partout où le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire.

L'administration des chemins de fer de l'État se chargera de la plantation des haies moyennant paiement à forfait, par les concessionnaires, de la somme de 55,000 francs.

Aux abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins, et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues.

Art. 15. Le Département des Travaux Publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis, soit par une maisonnette de garde et une loge, soit par une maisonnette de garde, soit par une simple loge. Il y aura au moins une maisonnette de garde avec loge pour chaque poste ou étendue de 2,000 à 5,000 mètres, entretenue et surveillée par une même brigade d'ouvriers. En outre, tous les passages à niveau dépendant de routes ordinaires ou de chemins de grande communication seront pourvus d'une maisonnette de garde avec loge.

Les maisonnettes de garde auront les dimensions et dépendances le plus récemment admises sur le chemin de fer de l'État.

Elles seront pourvues d'un jardin d'une contenance de 4 ares au moins.

Les maisonnettes et loges de garde seront établies à une distance de 5 mètres au moins de la voie la plus rapprochée.

Pour chaque section de chemin de fer, les concessionnaires présenteront un plan général des lieux, indiquant l'emplacement des maisonnettes et loges de garde, ainsi que les distances qui les sépareront.

Chaque passage à niveau sera pourvu d'une double barrière destinée à fermer le railway de chaque côté du chemin.

Les concessionnaires se conformeront, pour ces barrières, aux modèles en usage au chemin de fer de l'État.

Aux points où le chemin de fer traversera à niveau une route ordinaire ou un chemin de grande communication, il sera placé un ou deux réverbères sur candélabres en fonte de fer, selon qu'il en sera décidé par le Département des Travaux Publics.

ART. 16. Le Département des Travaux Publics se réserve le droit de faire exécuter par les concessionnaires, ou à leurs frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, au point de vue de la sécurité publique, de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

ART. 17. 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. Ils seront soumis, aux frais des concessionnaires, à telles épreuves que l'administration jugera nécessaires.

Les dispositions des art. 30 et suivants du cahier des charges, clauses et conditions générales des entreprises de travaux publics, approuvé par le Ministre des Travaux Publics le 30 octobre 1863 seront applicables à ces matériaux.

ART. 18. Pour le ballastage des voies, il sera fait usage de gravier de la Meuse ou d'un ballast équivalent

Le ballast sera d'une qualité au moins égale à celle des échantillons déposés au Département des Travaux Publics.

ART. 19. Les rails seront en fer laminé, du modèle Vignole.

Les rails à placer sur les parties de route inclinées de 0,013 et plus seront en acier fondu.

Les rails, de même que les éclisses, boulons, plaques de joint et crampons, seront conformes aux modèles employés par l'administration des chemins de fer de l'État.

Dans les contrats des marchés qu'ils passeront pour la fourniture des rails et accessoires, les concessionnaires stipuleront toutes les conditions de fabrication, d'essai et de garantie que l'administration des chemins de fer de l'État insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'Administration se réserve le droit de faire suivre, par ses agents, la fabrication des rails ; les fabricants seront tenus de leur donner, à cet effet, tous les renseignements qui leur seront demandés, les concessionnaires s'engageant à introduire cette clause dans les contrats de fourniture.

ART. 20. Les billes seront en chêne. Elles seront préparées à la créosote. Elles satisferont, sous le rapport de la qualité du bois, des dimensions, de la préparation, etc., etc., à toutes les conditions que l'administration des chemins de fer insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'Administration fera suivre, par ses agents, la préparation des billes, s'assurera

par tels moyens qu'elle jugera convenir, et aux frais des concessionnaires, de la qualité de la créosote employée.

Les concessionnaires seront d'ailleurs tenus de faire connaître les usines d'où proviendront chacune de leurs fournitures de créosote.

Il sera fait emploi de sept billes par rails de 6 mètres et ces billes auront les écartements admis par l'Administration des chemins de fer de l'État.

Les billes que l'on emploiera dans les traverses à niveau à contre-rails seront en bois de chêne équarri de 2^m,60 de longueur, 0^m,52 de largeur et 0^m,16 de hauteur.

Les bois spéciaux pour les excentriques, les croisements et les traversées de voies, ainsi que pour les parties de voies comprises entre les excentriques, d'une part, et les croisements et traversées de voies, d'autre part, seront en chêne et auront les dimensions prescrites par le Département des Travaux Publics.

Les excentriques, les croisements, les traversées de voies, les plaques tournantes, tant pour voitures que pour locomotives, les ponts à bascules, les grues hydrauliques, les réservoirs en tôle et les grues de chargement seront en tous points conformes aux derniers modèles adoptés par l'Administration des chemins de fer de l'État, ou à adopter, le cas échéant, par cette administration, avant que les concessionnaires contractent des marchés pour les fournitures de l'espèce.

Dans les contrats relatifs à ces marchés, les concessionnaires stipuleront, à l'égard de la nature et de la qualité des matériaux, de la fabrication, du mode de réception, etc., toutes les conditions que l'Administration des chemins de fer de l'État insère elle-même dans ses cahiers des charges pour les fournitures de l'espèce.

ART. 21. Le matériel destiné à la construction des voies définitives ne pourra pas être employé à l'établissement de voies provisoires.

ART. 22. 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 qui se pratique dans les travaux exécutés pour compte de l'État ou à ce que le Département des Travaux Publics prescrira.

Les ouvrages d'art seront, en général, construits en maçonnerie, en tôle ou en fer laminé ou forgé. La fonte ni le bois ne pourront être employés sous forme de longerons.

Dans les tabliers métalliques, les formes et dimensions des pièces en fer laminé, tôle ou fer forgé, seront telles que les plus fortes charges que les tabliers peuvent avoir à supporter ne produisent pas une fatigue supérieure à 6 kilogrammes par millimètre carré.

ART. 23. 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.

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

Il est expressément défendu aux concessionnaires, à moins d'y être autorisés par le Ministre des Travaux Publics, de stipuler, dans les actes d'acquisition,

des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général, et spécialement quelque servitude que ce soit au profit du vendeur.

ART. 24. Aucune tranchée, coupe de bois, extraction de terre ou de pierre, ni aucune espèce de travaux ne pourront être pratiqués dans les bois soumis au régime forestier, et appartenant à l'État, aux communes et aux établissements publics, sans une autorisation préalable, conformément au code forestier et à l'arrêté royal du 20 décembre 1854. Les concessionnaires s'entendront, à ce sujet, avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

ART. 25. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de la date de concession.

Les concessionnaires s'engagent à continuer les travaux sans désemparer et à maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents du Gouvernement, pour achever ces travaux dans le délai fixé ci-dessus.

ART. 26. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention arrêtée entre parties à la date de ce jour et du présent cahier des charges, dans les délais respectivement prescrits, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le Gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à déchéance que si les concessionnaires n'avaient pas rempli leurs obligations dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 27. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses tant de la convention spéciale de concession que du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des sections de chemins de fer déjà mises en exploitation.

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 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. 28. Les art. 26 et 27 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. 29. Le choix et la nomination des agents nécessaires pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

ART. 30. Le Département des Travaux Publics fera surveiller par ses agents l'exécution de ces travaux; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront annuellement, pendant toute la durée des travaux de construction, à partir de la date de l'arrêté de concession définitive, une somme de 2,000 francs.

Les concessionnaires mettront à la disposition des fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des travaux les ouvriers, instruments et autres objets nécessaires pour procéder à la vérification du tracé et du nivellement de la ligne concédée, de tous ses ouvrages et dépendances.

ART. 31. La surveillance à exercer par le Département des Travaux Publics, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

ART. 32. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés ou ne l'ont pas été conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du contrat spécial de concession et du présent cahier des charges, le Département des Travaux Publics 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. 33. Le Département des Travaux Publics aura le droit de s'opposer à l'exécution de tout ouvrage dont le projet n'aura pas été approuvé

ART. 34. Les concessionnaires ne pourront interrompre ni entraver la circulation sur les chemins, routes, voies ferrées et voies navigables, à moins d'y être formellement autorisés par le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Ils ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle au libre écoulement des eaux.

Ils devront, au besoin, établir des moyens de communication ou d'écoulement provisoire, conformément aux instructions du Département des Travaux Publics, qui se réserve le droit de 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.

Ils devront rétablir les communications définitives dans les délais qui leur seront fixés par l'administration.

ART. 35. 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. Ce bornage ne sera exécuté qu'après que les concessionnaires auront fait dresser à leurs frais et auront soumis à l'approbation du Gouvernement un plan de bornage, ainsi qu'un état

descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Les bornes de délimitation seront en pierres de taille et conformes au modèle à indiquer par l'administration.

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 du Département des Travaux Publics.

Art. 36. Le Département des Travaux Publics 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 convenables, sans que les concessionnaires puissent prétendre de ce chef à aucune indemnité ou part dans les recettes.

Art. 37. Le service de la poste aux lettres ne peut donner lieu à aucune réclamation de la part des concessionnaires, et ils ne peuvent prétendre droit de ce chef à aucune indemnité ni part dans les recettes.

Art. 38. Le Département des Travaux Publics pourra autoriser l'établissement de voies de raccordement, soit aux stations, soit en pleine voie (gares privées). La construction et l'exploitation de ces voies de raccordement et gares privées auront lieu aux conditions à déterminer par le Ministre des Travaux Publics.

Art. 39. Le Gouvernement pourra faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant du chemin de fer concédé ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le Gouvernement se réserve de régler le droit de parcours, moyennant indemnité des trains provenant d'autres lignes concédées.

Art. 40. 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 et autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

Art. 41. Le Gouvernement pourra apporter au tarif de la douane 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. 42. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, 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. 43. 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 ses dépendances telles qu'elles existeront à cette époque.

ART. 44. 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 Département des Travaux Publics. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer au Département des Travaux Publics 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 auraient 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. 45. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent aux termes de la convention spéciale de concession et 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. 46. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant du Département des Travaux Publics. 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 relevant du Département des Travaux Publics.

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. 47. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'Etat, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire, en tout temps, toutes les fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation prompte et régulière de la ligne.

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. 48. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent et celles du contrat spécial de concession 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. 49. Dès que les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, les concessionnaires en donneront connais-

sance à l'administration, qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

Cette réception provisoire pourrait néanmoins avoir lieu, au gré de l'administration, alors que certaines parties du corps de la route nécessiteraient l'emploi d'ouvrages spéciaux de consolidation, ou alors qu'on n'aurait pas encore pu apprécier le degré d'efficacité de ceux qui auraient été exécutés; seulement, dans ce cas, la réception provisoire ne serait faite que sous réserve.

Il pourra en être de même dans le cas où certains ouvrages des dépendances de la route ou des stations ne seraient pas parachevés.

ART. 50. A partir du jour de la réception provisoire, et ce jusqu'à la réception définitive, qui aura lieu un an après la réception provisoire, les concessionnaires entretiendront à leurs frais les terrassements et ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances de la route et des stations. En ce qui concerne les bâtiments, les concessionnaires n'auront pas à supporter les frais résultant des réparations dites locatives.

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'État, mais les concessionnaires fourniront dans les dépôts à désigner par l'administration le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur voulue.

Jusqu'au moment de la réception définitive, les concessionnaires remplaceront tous les rails, coussinets, billes, coins, clavettes et autres objets de matériel qui ne satisferaient pas aux conditions voulues.

A défaut, par les concessionnaires, de livrer, endéans le mois de la sommation, les objets de matériel destinés à remplacer ceux qui auraient été rebutés pendant le délai de garantie, l'administration aura le droit de se procurer ces dits objets comme elle le jugera convenable, aux frais et risques des concessionnaires.

Si, après la réception provisoire et jusqu'à l'époque fixée pour la réception définitive, les travaux dont l'entretien incombe aux concessionnaires ne sont pas maintenus en parfait état, le Gouvernement pourra, s'il le juge utile, pourvoir, comme il l'entendra, audit entretien, aux frais des concessionnaires.

ART. 51. Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges auraient été remplies, et pour autant que tous les ouvrages, dont l'établissement et l'entretien incombent aux concessionnaires, se trouveraient à l'état de parachevément complet, il sera procédé à leur réception définitive, et à partir de la date de cette réception cessera toute responsabilité de la part des concessionnaires, si ce n'est en ce qui concerne les rails.

Les rails des voies, ainsi que les rails employés à la confection des excentriques, croisements et traversées de voies, ne seront reçus définitivement que trois ans après la mise en exploitation de la route.

En conséquence, et pendant ce délai de garantie, les concessionnaires devront, à la première sommation qui leur en sera faite par l'administration, reprendre tous les rails qui présenteront des défauts quelconques et les remplacer par d'autres ayant les qualités requises au présent cahier des charges.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux

de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir, à raison de la mise en exploitation de la route, être terminés convenablement que par l'administration, celle-ci pourra être substituée aux obligations des concessionnaires, moyennant paiement par eux, à l'État, d'une somme à convenir entre le Département des Travaux Publics et les concessionnaires, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer.

Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive, absolument comme si le chemin se trouvait dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

ART. 52. Dans le cas où des sections de la ligne à construire seraient susceptibles d'être livrées à l'exploitation, on pourra appliquer à ces sections, considérées isolément, toutes les conditions de réception provisoire et de réception définitive formulées aux articles qui précèdent, quant à l'ensemble de la ligne projetée; et ce, en ce sens, que chaque section ouverte à la circulation sera envisagée comme si le présent cahier des charges ne se rapportait qu'à cette section seulement.

Il est bien entendu, toutefois, qu'aucune partie quelconque de la ligne ne sera recevable que lorsque l'administration aura reconnu que le service de l'exploitation peut s'y faire convenablement, et que, dans tous les cas, l'État restera seul juge du moment où devra, le cas échéant, commencer l'exploitation des sections partielles.

ART. 53. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé. Toutefois, le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la quinzième année d'exploitation, et les concessionnaires devront être prévenus une année d'avance.

Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières.

Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité serait majorée d'une prime de dix pour cent.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur à la part attribuée aux concessionnaires dans la recette de la dernière des sept années prises pour base du rachat.

ART. 54. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme en se conformant aux lois et règlements sur la matière.

Après que les statuts auront été approuvés par le Gouvernement, la Société sera substituée aux droits et obligations des concessionnaires comme si la concession lui avait été accordée directement.

Le capital social pourra être formé partie en actions, partie en obligations, d'une valeur nominale de cinq cents francs chacune. Le nombre des titres de chacune de ces catégories ne pourra dépasser douze mille cinq cents et le taux d'émission ne pourra être en dessous de quatre cents francs par titre.

ART. 55. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'éta-

blissement du chemin de fer et de ses dépendances, des objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

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

Bruxelles, le 23 février 1869.

J. BORGHER.

A. JAMAR.

CLOSON.

N° 2.

Concession du chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Alexandre Jamar, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et M. Remy Paquot, directeur-gérant de la Société anonyme du Bleyberg, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

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

1° Un chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse passant par ou près de Moresnet, Bleyberg et Gemmenich ;

2° Un embranchement destiné à raccorder à ce chemin de fer les établissements de la Vieille-Montagne. Cet embranchement se détachera de la ligne principale à un point à désigner par le Gouvernement.

ART. 2.

Les travaux d'agrandissement et d'appropriation que l'exploitation propre de la ligne concédée rendrait nécessaires à la station de Welkenraedt, seront exécutés par le concessionnaire et à ses frais, conformément aux indications de l'administration.

ART. 3.

Les conditions du raccordement des sections frontières à construire sur les territoires belge et prussien et les conditions de l'exploitation internationale, feront l'objet d'une convention à conclure entre les gouvernements belge et prussien. Il en est de même de la construction du chemin de fer sur le territoire neutre.

ART. 4.

Le concessionnaire sera tenu de construire dans la station frontière, ou à tel autre point que le Gouvernement désignera, les bâtiments nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane.

ART. 5.

Le Gouvernement pourra concéder directement au contractant de deuxième part, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé et sans accomplissement préalable des formalités prescrites par la loi du 10 mai 1862, tous embranchements de moins de cinq kilomètres ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels au chemin de fer mentionné ci-dessus.

ART. 6.

Le chemin de fer à construire et son embranchement seront considérés comme faisant partie du réseau construit directement par l'État, et seront, comme tels, exploités, administrés et entretenus par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées du réseau construit par l'État, à l'exclusion de toute intervention du concessionnaire, et par suite, il est entendu que ce concessionnaire ne pourra intervenir dans le règlement du prix des transports, le service des trains, l'entretien, etc., et que le Gouvernement pourra accorder telles modérations ou exemptions de taxe qu'il jugera convenir, sans que le contractant de deuxième part puisse élever aucune réclamation de ce chef.

ART. 7.

L'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer, de ses stations et dépendances, sauf en ce qui concerne la partie de l'entretien qui incombe temporairement au concessionnaire jusqu'à la réception définitive.

Moyennant paiement par le contractant de seconde part, des sommes stipulées à l'art. 13 du cahier des charges, tous outils, ustensiles et engins quelconques nécessaires, soit au service des stations, soit à l'entretien de la route, à partir du jour où cet entretien incombera à l'État, seront, aussi bien que le matériel des transports, à la charge de l'État.

Le Gouvernement restera seul responsable envers les tiers des conséquences de l'exploitation, à moins que les pertes ne résultent d'un vice de construction.

ART. 8.

La concession est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à compter du jour de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue, ce qui sera constaté par procès-verbal dressé de concert entre le Gouvernement et le concessionnaire.

ART. 9.

Toutes les recettes du chemin de fer seront opérées par l'État. L'État abandonnera au concessionnaire, pendant la durée de la concession, la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature qui auront lieu sur le chemin de fer à construire.

Au point de vue de l'application de cette disposition, la ligne concédée sera considérée comme s'étendant du point de la station de Welkenraedt à partir duquel on compte actuellement les distances du réseau de l'État, d'une part, jusqu'à la frontière de Prusse, d'autre part.

Le partage des recettes portera exclusivement sur :

Les prix de transport proprement dit ;

Les frais de chargement et de déchargement ;

Les taxes de provision d'enregistrement et d'avis d'arrivée.

Le concessionnaire n'aura droit à aucune part dans d'autres produits et notamment dans ceux perçus du chef de la prise et de la remise à domicile, de l'assurance des cartes de circulation, des dépôts au bagage, des frais de chômage du matériel, des frais de magasinage et de dépôt, des opérations de douane, de surtaxes non remboursées, et de la vente des arbres, osiers, herbages croissant sur les terrains et talus du chemin de fer.

Les parts à attribuer au concessionnaire dans les péages seront déterminées conformément aux règles admises pour le partage des recettes entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Société concessionnaire du chemin de fer de Tournay à Jurbise.

ART. 10.

Le règlement de compte des sommes à payer par l'État au concessionnaire aura lieu mensuellement au moyen de relevés qui seront dressés par l'administration, dûment vérifiés, et qui seront remis au concessionnaire, au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel ledit règlement de compte s'applique.

Dans les dix jours après celui de l'acceptation, par le concessionnaire, de chaque règlement, il lui sera délivré un mandat, payable à vue chez le directeur du Trésor, à Bruxelles, et montant à la somme revenant au concessionnaire.

ART. 11.

Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour la loyale exécution de la présente convention.

D'autre part, le concessionnaire s'interdit formellement tous traités, arrangements ou conventions quelconques, sans le consentement préalable de l'État.

Dans le cas où le concessionnaire contreviendrait à cette stipulation, le montant intégral de la part de recette qui leur est attribuée, pour chacun des cas où des actes de fraude auront été commis, appartiendra au Trésor, et sera prélevé sur toute somme revenant au concessionnaire, et ce, sans préjudice à toutes mesures administratives et même à des dispositions législatives que le Gouvernement se réserve de prendre ou de provoquer selon les circonstances.

ART. 12.

Pour garantir, au profit du Gouvernement, l'exécution des engagements que prend le contractant de seconde part, il a été déposé un cautionnement de cent septante-cinq mille francs (175,000 francs).

ART. 13.

Le cautionnement sera restitué par cinquièmes, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés pour une somme double de chaque cinquième du montant du cautionnement.

Le dernier cinquième ne sera restitué qu'après l'achèvement total des travaux.

ART. 14.

Les coupons d'intérêts des obligations déposées à titre de cautionnement seront, en temps opportun, détachés au profit des contractants de seconde part.

ART. 15.

La présente convention ne sortira ses effets que pour autant que le gouvernement prussien décrète, jusqu'à Aix-la-Chapelle, le prolongement de la ligne faisant l'objet de la présente convention.

Si ce prolongement n'était pas décrété par le gouvernement prussien dans un délai de six mois, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue et le cautionnement déposé sera remboursé.

Ce délai pourra être prorogé de commun accord.

ART. 16.

La présente convention sera également considérée comme non avenue et le cautionnement remboursé dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, on ne l'autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées dans ladite convention, à moins que dans ce dernier cas, le contractant de seconde part n'accepte expressément les modifications qui seraient apportées à cette convention.

ART. 17.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20.

Fait en double, à Bruxelles, le 12 avril 1869.

R. PAQUOT.

A. JAMAR.



CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

Auxquelles le sieur Remy Paquot, directeur-gérant de la Société de Bleyberg, s'est engagé à construire un chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse, avec embranchement vers les établissements de la Vieille-Montagne.

ART. 1^{er}. Le concessionnaire construira, à ses frais, risques et périls, sous la surveillance du Gouvernement, le chemin de fer et l'embranchement concédés avec leurs stations et dépendances. L'État n'interviendra en rien dans les dépenses de construction. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge du concessionnaire jusqu'après la réception définitive.

Cette condition de la non-intervention du Gouvernement dans les dépenses doit être considérée comme la base de la concession, et elle sera entendue dans son sens le plus large, le concessionnaire étant censé avoir examiné toutes les données sur lesquelles l'entreprise repose et s'être rendu compte de la possibilité de faire les expropriations, les fournitures et les travaux de toute nature, prévus ou non prévus, nécessaires à l'établissement de la ligne dont il s'agit. Le Gouvernement ne pourra dans aucun cas être rendu responsable des lacunes ou des imperfections dont les plans et projets pourraient se trouver entachés ou des difficultés qui pourraient surgir dans leur exécution.

ART. 2. Le concessionnaire soumettra à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, dans les six mois de la date de la concession définitive, des projets définitifs du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Le tracé sera représenté, par une ligne rouge continue, sur un plan général des lieux à l'échelle de 1 à 20,000 (carte de la Belgique, par M. Vandermaelen).

Il sera rapporté en outre, par une ligne rouge, qui pourra être interrompue dans les courbes, sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500 (plan du cadastre).

Sur ces plans seront indiqués la longueur des parties droites, l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes, ainsi que les distances kilométriques comptées à partir du milieu du bâtiment des voyageurs de la station de Welkenraedt.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1 à 10,000 pour les longueurs et à l'échelle de 1 à 1,000 pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux, à Ostende. Il représentera, respectivement par des lignes noires, rouges et bleues, le terrain naturel, la surface supérieure des terrassements et celle des rails. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizon-

tales tracées au-dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques, comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des paliers, la longueur des parties droites et le développement, ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

Sur le profil en long, aussi bien que sur les plans du tracé, sera figuré l'emplacement des stations, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir ultérieurement pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné de profils en travers, et du profil type du railway.

Le tracé et le profil en long pourront être présentés par sections successives, mais chaque section devra s'étendre d'un lieu de passage obligé à un autre.

ART. 3. Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, le concessionnaire présentera des projets complets et détaillés de tous les ouvrages et fournitures nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de 1 à 1,000. Ils seront dressés par commune, en double expédition, dont une sur timbre et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises de terrain à faire.

Les projets des ouvrages de toute espèce se composeront de projections et de coupes verticales et horizontales assez multipliées et assez détaillées pour déterminer les formes et dimensions de toutes les parties des ouvrages.

Les projets d'ouvrages d'art et de passages à niveau comprendront des plans des lieux indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil en long du chemin de fer.

Les plans relatifs aux détournements de cours d'eau, routes et chemins, ainsi qu'à leurs raccordements avec les ouvrages d'art et les passages à niveau, seront dressés à l'échelle de 1 à 1,000.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de 1 à 500, ceux des bâtiments à l'échelle de 1 à 100 et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de 1 à 50.

Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur d'exécution.

ART. 4. Avant de statuer sur les projets soumis à son approbation, le Ministre des Travaux Publics pourra faire procéder, aux frais du concessionnaire, aux opérations graphiques que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Il pourra aussi exiger la production de métrés et estimations des ouvrages à exécuter.

Le concessionnaire devra, en tout cas, joindre des métrés détaillés aux projets des ouvrages d'art principaux.

Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux projets telles modifications qu'il jugera convenir, pour autant qu'elles ne soient pas en opposition aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le concessionnaire ne pourra, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics, s'écarter des projets approuvés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, le concessionnaire sera tenu d'y apporter, s'il y a lieu, toutes les modifications nécessaires pour permettre l'établissement des ouvrages d'art, passages à niveau et stations, conformément aux projets approuvés.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, en outre, prescrire, avant la mise à exécution des projets approuvés, telles modifications de détail qu'il jugera nécessaires, après avoir entendu le concessionnaire.

L'approbation donnée à des projets présentés par le concessionnaire ne pourra jamais être invoquée par lui pour justifier des dérogations aux prescriptions du présent cahier des charges.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, le concessionnaire devra faire parvenir au Département des Travaux Publics deux expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

ART. 5. Le tracé du chemin de fer sera établi de manière à donner aux parties courbes un rayon aussi grand que possible. Le rayon *minimum* des courbes est fixé à 500 mètres. Cependant, il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à l'entrée et à la sortie de la station de Montzen-Moresnet, à 350 mètres, à l'entrée et à la sortie de la station du Bleyberg, à 250 mètres, et en pleine voie, entre le Bleyberg et Gemmenich, à 400 mètres.

Les courbes dirigées en sens contraires devront être séparées par une droite de 100 mètres de longueur au moins.

Les pentes et rampes seront déterminées par les profils en long à approuver par M. le Ministre des Travaux Publics.

Là où la nécessité en sera reconnue par l'Administration, l'inclinaison longitudinale du chemin de fer pourra atteindre 18 millimètres par mètre.

Cette inclinaison pourra être portée à 19 millimètres entre Bleyberg et le tunnel à établir à la frontière. Dans le tunnel même, la déclivité ne pourra dépasser 14 millimètres par mètre.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales d'un développement convenable.

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de 100 mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente et celle de la rampe atteindront ou dépasseront 5 millimètres par mètre.

Dans les souterrains, de même que dans les courbes de 500 mètres et moins de rayon, le profil en long du chemin de fer sera disposé suivant une inclinaison aussi faible que possible.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemin de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de 350 à 1,000 mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des Travaux Publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art de grande ouverture à construire sous la voie ferrée, le chemin de fer sera établi, autant que possible, en ligne droite et suivant une faible inclinaison longitudinale sur une longueur de

100 mètres au moins de part et d'autre de ces ouvrages, lorsque ceux-ci ne seront pas entièrement en maçonnerie.

Art. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et haltes, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement, aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Département des Travaux Publics.

En tous cas, les terrains devront être acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Le concessionnaire sera tenu d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, dès que la recette kilométrique aura atteint la somme de vingt mille francs.

L'écartement des rails sera exactement le même que celui du chemin de fer de l'État. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de 2 mètres au moins. Cette largeur sera augmentée dans les stations et haltes autant que le Département des Travaux Publics le prescrira.

En dehors des stations et haltes, le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de 3^m,50 pour la simple voie et de 7 mètres pour la double voie. Il y aura au minimum 20 centimètres de ballast sous les billes et 3 à 40 centimètres au-dessus.

Les talus du ballast seront inclinés à un et demi de base pour un de hauteur.

Une berme de 50 centimètres de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast. Toutefois, dans les remblais de plus de 6 mètres de hauteur, la largeur de la berme sera portée à 1 mètre.

La surface supérieure des terrassements aura une pente transversale de 3 centimètres par mètre de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Des fossés dont le plafond aura 50 centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à 50 centimètres au moins en contre-bas de la berme ménagée au pied des talus du ballast, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront généralement séparés du pied des talus en déblai par une berme établie au niveau des rails et ayant une largeur de 50 centimètres à 1 mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés sont également creusés au sommet des tranchées et le long du pied des remblais, lorsque cela sera reconnu nécessaire par le Département des Travaux Publics, à raison de la déclivité du sol. Ces fossés seront séparés de la crête des talus en déblai ou du pied des talus en remblai par une berme de 50 centimètres à un mètre de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux. La pente des fossés destinés à l'écoulement des eaux parallèlement à la voie sera de 0^m,002 au moins.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur et de la nature du terrain. En général, le rapport de la base à la hauteur des talus sera de un à un, de un et quart à un, ou de un et demi à un, selon que la hauteur des talus sera inférieure à 3 mètres, comprise entre 3 mètres et 4 mètres ou supérieure à 4 mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devra être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté du chemin de

fer, sera réglée de la même manière, et le pied de ces talus sera établi à 2 mètres au moins de la crête des talus des tranchées.

Des francs-bords seront ménagés de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue ; ils auront une largeur de un mètre pour les déblais et les remblais d'une hauteur inférieure à 5 mètres ; au delà de 5 mètres la largeur des francs-bords croîtra de 0^m,50 chaque fois que la hauteur des déblais et des remblais croîtra de 5 mètres. La largeur des francs-bords sera mesurée en dehors desdits fossés.

ART. 7. L'embranchement vers la Vieille-Montagne sera établi à simple voie : ainsi les terrains ne seront achetés et les travaux des terrassements et les ouvrages d'art ne seront exécutés que pour une simple voie.

Néanmoins, les terrains seront expropriés pour une double voie, si l'établissement de cette double voie était ultérieurement jugé nécessaire par le Gouvernement.

Si les circonstances locales l'exigent, le rayon des courbes de cet embranchement pourra être réduit à 250 mètres en pleine voie et à 225 mètres aux abords des stations.

Le ballast de cet embranchement aura une largeur en crête de 3^m,00 et une épaisseur moyenne de 0^m,40 ; les talus en seront inclinés à 45 degrés.

La berme à ménager de chaque côté du chemin de fer au pied des talus de ce balast aura 0^m,80 de largeur.

ART. 8. Le concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communication publiques existantes ne subissent que les modifications reconnues indispensables par le Département des Travaux Publics.

A la rencontre des chemins et routes ordinaires, le chemin de fer devra passer, autant que possible, soit au-dessus, soit au-dessous de ces voies de communication.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau ou en contre-haut du chemin de fer seront surmontés de garde-corps ou parapets sur toute la longueur des têtes, y compris généralement la partie qui correspond aux chemins, routes, cours d'eau ou canaux au passage desquels les ouvrages d'art sont destinés.

Le concessionnaire pourra être tenu d'établir sur les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, comme, en général, à tous les endroits où le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire, des écrans ou autres ouvrages disposés de façon à éviter aux chevaux la vue subite des trains, ainsi que les effets du bruit et de la fumée produits par le passage des locomotives.

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par le Département des Travaux Publics, à raison des circonstances locales, mais ne sera pas inférieure à 7 mètres pour une route, ni à 4^m,50 pour un chemin vicinal.

La voie charretière des viaducs sera comprise entre deux trottoirs. Elle aura une largeur qui sera de 3 mètres au moins et qui variera suivant la largeur du viaduc ; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est

elle-même ; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré du concessionnaire.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière sera en rapport avec la destination et l'importance des viaducs. Elle ne sera cependant pas inférieure, en général, à 4^m,50 à l'aplomb des bordures ou filets d'eau de la chaussée.

Dans les souterrains comme aussi dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, il devra rester un intervalle entièrement libre de 1^m,50, au moins, de chaque côté du railway. A l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de 5 mètres dans les souterrains et de 4^m,80 au moins dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La section libre qui devra exister, tant sous ces ouvrages qu'en un point quelconque de la ligne, sera, en tout cas, telle qu'elle ne présente aucun obstacle dans les limites indiquées par des lignes hachées sur la figure annexée au présent cahier des charges.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué de distance en distance, dans les piédroits, des niches destinées à servir d'abris au besoin.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles, et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaires pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. S'ils sont surmontés d'un remblai de plus de 3 mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage, conformément aux indications du fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins 60 centimètres d'ouverture et 1 mètre de hauteur sous clef. Sous les remblais de plus de 3 mètres, ils auront, au *minimum*, 0^m,80 d'ouverture et 1^m,50 de hauteur sous clef.

Les ouvrages d'art ayant une ouverture inférieure à 4 mètres seront généralement pourvus de murs en aile ou de murs en retour, et, s'il y a lieu, d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions que ces fondations auront à supporter. Le concessionnaire soumettra, à cet égard, des propositions au Département des Travaux Publics, qui déterminera les travaux de l'espèce qu'il y aura lieu d'exécuter.

Il sera, au besoin, battu des pilots d'essai et opéré des sondages aux frais du concessionnaire.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art devront avoir subi, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, les épreuves ordinaires généralement prescrites. Pour les ouvrages d'art, avec tabliers, construits sous le chemin de fer, indépendamment de l'emploi d'une charge stationnaire, les

épreuves pourront consister à faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner, pendant quelques heures, sur les voies, simultanément et successivement, un train des locomotives les plus pesantes. Pour les ouvrages, avec tabliers, construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de 400 kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, 18,000 kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge du concessionnaire.

ART. 9. Les cours d'eau, routes et autres voies de communication publique ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité de projets approuvés au préalable par le Ministre des Travaux Publics.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer à niveau, sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant de part et d'autre du railway, sur une longueur de 7 mètres au moins, à partir des rails extérieurs. Dans le cas où la pente des chemins vers la voie ferrée dépasserait 9 p. ‰, la longueur de ce palier serait portée à 16 mètres.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par le Département des Travaux Publics, mais qui ne sera pas inférieure à 5 mètres en général. A cet effet, les chemins seront, au besoin, élargis aux frais du concessionnaire.

Les raccordements des routes ou chemins, avec les passages à niveau ou les viaducs, auront, comme en général toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir, par suite de détournements de voies de communication de l'espèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communication. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée autant que de besoin pour faciliter la circulation. Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée par le Département des Travaux Publics, d'après les circonstances locales, mais qui ne pourra pas généralement dépasser 3 p. ‰.

Elles seront pavées ou empierrées suivant que les voies de communication, dont elles font partie, sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré du concessionnaire, sur une longueur qui sera fixée par le Département des Travaux Publics. Toutefois, les parties des chemins empierrés ou de terre traversant les voies à niveau, seront pavées dans l'étendue du palier et sur une longueur de 10 mètres de part et d'autre de ce palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et des passages à niveau, sera au moins de 3^m,50 et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite, au moins, sur toute la longueur du palier.

Dans les passages à niveau obliques il sera fait usage de contre-rails.

La forme et la disposition des rails, contre-rails et coussinets seront conformes aux types adoptés pour les chemins de fer de l'État.

Dans les raccordements des cours d'eau rencontrés, le nouveau lit à creuser

sera établi, soit en raison de celui du cours d'eau à redresser, soit d'après les indications spéciales que l'administration fournira.

Les chemins latéraux à fournir pour l'exploitation des propriétés, dont les issues seront coupées par le chemin de fer, auront partout une largeur suffisante pour remplir l'objet de leur destination, et devront être, sur toute leur étendue, praticables à l'agriculture.

ART. 10. Dans les terrassements, soit de remblais ou de tranchées, soit de contre-fossés ou dérivation de cours d'eau, il sera, là où l'emploi en aura été reconnu nécessaire pour obtenir le maintien des talus, exécuté des perrés, gazonnements ou autres travaux suivant les dispositions à fixer par le Département des Travaux Publics, d'après les circonstances

Des perrés seront également construits aux abords des ouvrages d'art, là où le fonctionnaire du Département des Travaux Publics, chargé de la surveillance supérieure des travaux, le reconnaîtra nécessaire.

Les aqueducs de talus qu'il pourrait être reconnu nécessaire de construire dans les tranchées auront les formes et les dimensions en usage au chemin de fer de l'État.

ART. 11. Le concessionnaire soumettra à l'approbation du Département des Travaux Publics, dans les délais fixés à l'art. 3 ci-dessus, des projets d'ensemble des stations, dressés à l'échelle de $\frac{1}{500}$, d'après les indications générales des plans-programmes qui leur seront remis par l'administration.

Les stations auront un développement en rapport avec leur importance. Elles auront au moins 400 mètres de longueur.

En outre, le concessionnaire sera tenu de donner, aux haltes et stations, les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie, et même de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire.

Les plans d'ensemble et de détail des bâtiments ainsi que des divers ouvrages que comporte la construction des stations seront dressés par les soins du Département des Travaux Publics et remis au concessionnaire qui devra s'y conformer rigoureusement.

ART. 12. Le concessionnaire construira, à ses frais, tous les chemins, les ouvrages et pavages nécessaires aux abords des stations, tant pour former les places de stationnement que pour relier lesdites stations aux voies de communication existantes.

Les chemins que le concessionnaire devra ouvrir ne devront pas avoir une longueur moyenne de plus de 150 mètres au delà de la place de stationnement.

Les places de stationnement auront en longueur et largeur des dimensions appropriées aux lieux.

Les places de stationnement seront pavées sur toute leur longueur et sur une largeur de 10 mètres.

Le concessionnaire présentera, en ce qui concerne les ouvrages faisant l'objet des paragraphes qui précèdent, des plans et profils complets, et se conformera aux instructions qui lui seront données par le Département des Travaux Publics.

ART. 13. Le chemin de fer ainsi que les haltes et stations seront pourvus de

tous les bâtiments, dépendances et objets nécessaires pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, habitations de chefs de station, hangars et magasins aux marchandises, puits avec pompes, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, places de transbordement, pavages, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, cliches ou blocs d'arrêt, signaux et clôtures.

Les bâtiments et dépendances du chemin de fer en dehors des stations et des haltes consisteront notamment en barrières, clôtures, poteaux de défense, réverbères, maisonnettes de garde, loges de garde, maisons pontonnières, bornes kilométriques, poteaux de pente, bornes de délimitation et signaux à distance.

Les bâtiments seront pourvus d'un mobilier approprié à leur destination.

Toutefois, l'administration des chemins de fer se chargera elle-même de la fourniture et de la mise en place des signaux, comme aussi de la fourniture et de la mise en service du mobilier et du matériel mobile des stations, ainsi que de l'outillage de la voie et des ateliers. Le concessionnaire versera, de ce chef, au profit de l'État, dans la caisse qui lui sera désignée :

1° Pour les signaux aux bifurcations, une somme de . . . fr.	22,000	»
2° Pour les signaux, le matériel et le mobilier mobile des stations	15,200	»
3° Pour l'outillage	5,696	»
Ensemble. . . fr.	42,896	»

ART. 14. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie en rapport avec l'importance des localités, sans pouvoir être inférieure à 30 mètres carrés.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de 4 à 8 mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'un auvent, du côté du chemin de fer, et, s'il y a lieu, du côté opposé.

En face du bâtiment aux recettes et du côté opposé par rapport aux voies, le Département des Travaux Publics pourra exiger la construction d'un abri avec trottoirs pour les voyageurs.

ART. 15. Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera clôturé des deux côtés pour le moins par une haie vive. Une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur le railway, sera établie partout où le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire.

L'administration des chemins de fer de l'État se chargera de la plantation des haies moyennant paiement à forfait, par le concessionnaire, de la somme de 19,080 francs.

Aux abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins, et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues.

ART. 16. Le Département des Travaux Publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis, soit par une maisonnette de garde et une loge, soit par une maisonnette de garde, soit par une simple loge. Il y aura au moins une maisonnette de garde avec loge pour chaque poste ou étendue de 2,000 à 3,000 mètres, entretenue et surveillée par une même brigade d'ouvriers. En outre, tous les passages à niveau dépendant de routes ordinaires ou de chemins de grande communication seront pourvus d'une maisonnette de garde avec loge.

Les maisonnettes de garde auront les dimensions et dépendances le plus récemment admises sur le chemin de fer de l'État.

Elles seront pourvues d'un jardin d'une contenance de 4 ares au moins.

Les maisonnettes et loges de garde seront établies à une distance de 5 mètres au moins de la voie la plus rapprochée.

Pour chaque section de chemin de fer, le concessionnaire présentera un plan général des lieux, indiquant l'emplacement des maisonnettes et loges de garde ainsi que les distances qui les sépareront.

Chaque passage à niveau sera pourvu d'une double barrière destinée à fermer le railway de chaque côté du chemin.

Le concessionnaire se conformera, pour ces barrières, aux modèles en usage au chemin de fer de l'État.

Aux points où le chemin de fer traversera à niveau une route ordinaire ou un chemin de grande communication, il sera placé un ou deux réverbères sur candélabres en fonte de fer, selon qu'il en sera décidé par le Département des Travaux Publics.

ART. 17. Le Département des Travaux Publics se réserve le droit de faire exécuter par le concessionnaire, ou à ses frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, au point de vue de la sécurité publique, de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

ART. 18. 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. Ils seront soumis, aux frais du concessionnaire, à telles épreuves que l'administration jugera nécessaires.

Les dispositions des art. 30 et suivants du cahier des charges, clauses et conditions générales des entreprises de travaux publics, approuvé par le Ministre des Travaux Publics le 30 octobre 1863, seront applicables à ces matériaux.

ART. 19. Pour le ballastage des voies, il sera fait usage de gravier de la Meuse ou d'un ballast équivalent

Le ballast sera d'une qualité au moins égale à celle des échantillons déposés au Département des Travaux Publics.

ART. 20. Les rails seront en fer laminé, du modèle Vignole.

Les rails à placer sur les parties de route inclinées de 0^m.015 et plus seront en acier fondu.

Les rails, de même que les éclisses, boulons, plaques de joint et crampons,

seront conformes aux modèles employés par l'administration des chemins de fer de l'État.

Dans les contrats des marchés qu'il passera pour la fourniture des rails et accessoires, le concessionnaire stipulera toutes les conditions de fabrication, d'essai et de garantie que l'administration des chemins de fer de l'État insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'Administration se réserve le droit de faire suivre, par ses agents, la fabrication des rails; les fabricants seront tenus de leur donner, à cet effet, tous les renseignements qui leur seront demandés, le concessionnaire s'engageant à introduire cette clause dans les contrats de fourniture.

ART. 21. Les billes seront en chêne. Elles seront préparées à la créosote. Elles satisferont, sous le rapport de la qualité du bois, des dimensions, de la préparation, etc., etc., à toutes les conditions que l'administration des chemins de fer insère actuellement dans ses cahiers des charges.

L'Administration fera suivre, par ses agents, la préparation des billes, s'assurera par tels moyens qu'elle jugera convenir, et aux frais du concessionnaire, de la qualité de la créosote employée.

Le concessionnaire sera d'ailleurs tenu de faire connaître les usines d'où proviendront chacune de ses fournitures de créosote.

Il sera fait emploi de sept billes par rails de 6 mètres et ces billes auront les écartements admis par l'Administration des chemins de fer de l'État.

Les billes que l'on emploiera dans les traverses à niveau à contre-rails seront en bois de chêne équarri de 2^m,60 de longueur, 0^m,52 de largeur et 0^m,46 de hauteur.

Les bois spéciaux pour les excentriques, les croisements et les traversées de voies, ainsi que pour les parties de voies comprises entre les excentriques, d'une part, et les croisements et traversées de voies, d'autre part, seront en chêne et auront les dimensions prescrites par le Département des Travaux Publics.

Les excentriques, les croisements, les traversées de voies, les plaques tournantes, tant pour voitures que pour locomotives, les ponts à bascules, les grues hydrauliques, les réservoirs en tôle et les grues de chargement seront en tous points conformes aux derniers modèles adoptés par l'Administration des chemins de fer de l'État, ou à adopter, le cas échéant, par cette administration, avant que le concessionnaire contracte des marchés pour les fournitures de l'espèce.

Dans les contrats relatifs à ces marchés, le concessionnaire stipulera, à l'égard de la nature et de la qualité des matériaux, de la fabrication, du mode de réception, etc., toutes les conditions que l'Administration des chemins de fer de l'État insère elle-même dans ses cahiers des charges pour les fournitures de l'espèce.

ART. 22. Le matériel destiné à la construction des voies définitives ne pourra pas être employé à l'établissement de voies provisoires.

ART. 23. 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 qui se pratique dans les travaux exécutés pour compte de l'État ou à ce que le Département des Travaux Publics prescrira.

Les ouvrages d'art seront, en général, construits en maçonnerie, en tôle ou en

fer laminé ou forgé. La fonte ni le bois ne pourront être employés sous forme de longerons.

Dans les tabliers métalliques, les formes et dimensions des pièces en fer laminé, tôle ou fer forgé, seront telles que les plus fortes charges que les tabliers peuvent avoir à supporter ne produisent pas une fatigue supérieure à 6 kilogrammes par millimètre carré.

ART. 24. 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

Il est expressément défendu au concessionnaire, à moins d'y être autorisé par le Ministre des Travaux Publics, de stipuler, dans les actes d'acquisition, des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général, et spécialement quelque servitude que ce soit au profit du vendeur.

ART. 25. Aucune tranchée, coupe de bois, extraction de terre ou de pierre, ni aucune espèce de travaux ne pourront être pratiqués dans les bois soumis au régime forestier, et appartenant à l'État, aux communes et aux établissements publics, sans une autorisation préalable, conformément au code forestier et à l'arrêté royal du 20 décembre 1854. Le concessionnaire s'entendra, à ce sujet, avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

ART. 26. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de deux ans, à partir de la date de concession.

Le concessionnaire s'engage à continuer les travaux sans désespérer et à maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents du Gouvernement, pour achever ces travaux dans le délai fixé ci-dessus.

ART. 27. Le concessionnaire sera déchu de ses droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention arrêtée entre parties à la date de ce jour et du présent cahier des charges, dans les délais respectivement prescrits, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le Gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à déchéance que si le concessionnaire n'avait pas rempli ses obligations dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 28. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses tant de la convention spéciale de concession que du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des sections de chemins de fer déjà mises en exploitation.

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. 29. Les art. 27 et 28 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. 30. Le choix et la nomination des agents nécessaires pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction appartiendra exclusivement au concessionnaire.

ART. 31. Le Département des Travaux Publics fera surveiller par ses agents l'exécution de ces travaux; cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera annuellement, pendant toute la durée des travaux de construction, à partir de la date de l'arrêté de concession définitive, une somme de 4,000 francs.

Le concessionnaire mettra à la disposition des fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des travaux les ouvriers, instruments et autres objets nécessaires pour procéder à la vérification du tracé et du nivellement de la ligne concédée, de tous ses ouvrages et dépendances.

ART. 32. La surveillance à exercer par le Département des Travaux Publics, 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 charge de l'État.

ART. 33. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés ou ne l'ont pas été conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du contrat spécial de concession et du présent cahier des charges, le Département des Travaux Publics pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire, et d'office, si ce dernier demeurait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 34. Le Département des Travaux Publics aura le droit de s'opposer à l'exécution de tout ouvrage dont le projet n'aura pas été approuvé.

ART. 35. Le concessionnaire ne pourra interrompre ni entraver la circulation sur les chemins, routes, voies ferrées et voies navigables, à moins d'y être

formellement autorisés par le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Il ne pourra, en aucun cas, mettre obstacle au libre écoulement des eaux.

Il devra, au besoin, établir des moyens de communication ou d'écoulement provisoire, conformément aux instructions du Département des Travaux Publics, qui se réserve le droit de 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.

Il devra rétablir les communications définitives dans les délais qui lui seront fixés par l'administration.

ART. 36. 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. Ce bornage ne sera exécuté qu'après que le concessionnaire aura fait dresser à ses frais et aura soumis à l'approbation du Gouvernement un plan de bornage, ainsi qu'un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Les bornes de délimitation seront en pierres de taille et conformes au modèle à indiquer par l'administration.

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 du Département des Travaux Publics.

ART. 37. Le Département des Travaux Publics 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 convenables, sans que le concessionnaire puisse prétendre de ce chef à aucune indemnité ou part dans les recettes.

ART. 38. Le service de la poste aux lettres ne peut donner lieu à aucune réclamation de la part du concessionnaire, et il ne peut prétendre droit de ce chef à aucune indemnité ni part dans les recettes.

ART. 39. Le Département des Travaux Publics pourra autoriser l'établissement de voies de raccordement, soit aux stations, soit en pleine voie (gares privées). La construction et l'exploitation de ces voies de raccordement et gares privées auront lieu aux conditions à déterminer par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 40. Le Gouvernement pourra faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant du chemin de fer concédé ou venant y aboutir, sans que le concessionnaire de ce dernier chemin de fer puisse réclamer de ce chef, ou sous prétexte du préjudice que lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le Gouvernement se réserve de régler le droit de parcours, moyennant indemnité, des trains provenant d'autres lignes concédées.

ART. 41. 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 et autres voies de communication, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 42. Le Gouvernement pourra apporter au tarif de la douane 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 le concessionnaire puisse réclamer, de ce chef, une indemnité quelconque.

ART. 43. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, 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. 44. 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 ses dépendances telles qu'elles existeront à cette époque.

ART. 45. 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 Département des Travaux Publics. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer au Département des Travaux Publics ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il en eut également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient 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. 46. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent aux termes de la convention spéciale de concession et 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. 47. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant du Département des Travaux Publics. 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 relevant du Département des Travaux Publics.

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. 48. 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, en tout temps, toutes les fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation prompte et régulière de la ligne.

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. 49. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent et celles du contrat spécial de concession 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. 50. Dès que les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, le concessionnaire en donnera connaissance à l'administration, qui, s'il y a lieu, procédera à la réception provisoire des travaux.

Cette réception provisoire pourrait néanmoins avoir lieu, au gré de l'administration, alors que certaines parties du corps de la route nécessiteraient l'emploi d'ouvrages spéciaux de consolidation, ou alors qu'on n'aurait pas encore pu apprécier le degré d'efficacité de ceux qui auraient été exécutés; seulement, dans ce cas, la réception provisoire ne serait faite que sous réserve.

Il pourra en être de même dans le cas où certains ouvrages des dépendances de la route ou des stations ne seraient pas parachevés.

ART. 51. A partir du jour de la réception provisoire, et ce jusqu'à la réception définitive, qui aura lieu un an après la réception provisoire, le concessionnaire entretiendra à ses frais les terrassements et ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances de la route et des stations. En ce qui concerne les bâtiments, le concessionnaire n'aura pas à supporter les frais résultant des réparations dites locatives.

Quant à la voie proprement dite, la main-d'œuvre qu'occasionnera son entretien sera exclusivement à la charge de l'État, mais le concessionnaire fournira dans les dépôts à désigner par l'administration le ballast nécessaire pour rétablir, jusqu'à la réception définitive, la voie à la hauteur voulue.

Jusqu'au moment de la réception définitive, le concessionnaire remplacera tous les rails, coussinets, billes, coins, clavettes et autres objets de matériel qui ne satisferaient pas aux conditions voulues.

A défaut, par le concessionnaire, de livrer, endéans le mois de la sommation, les objets de matériel destinés à remplacer ceux qui auraient été rebutés pendant le délai de garantie, l'administration aura le droit de se procurer ces dits objets comme elle le jugera convenable, aux frais et risques du concessionnaire.

Si, après la réception provisoire et jusqu'à l'époque fixée pour la réception définitive, les travaux dont l'entretien incombe au concessionnaire ne sont pas maintenus en parfait état, le Gouvernement pourra, s'il le juge utile, pourvoir, comme il l'entendra, audit entretien, aux frais du concessionnaire.

ART. 52. Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges auraient été remplies, et pour autant que tous les ouvrages, dont l'établissement et l'entretien incombent au concessionnaire, se trouveraient à l'état de para-

chèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive, et à partir de la date de cette réception cessera toute responsabilité de la part du concessionnaire, si ce n'est en ce qui concerne les rails.

Les rails des voies, ainsi que les rails employés à la confection des excéntriques, croisements et traversées de voies, ne seront reçus définitivement que trois ans après la mise en exploitation de la route.

En conséquence, et pendant ce délai de garantie, le concessionnaire devra, à la première sommation qui lui en sera faite par l'administration, reprendre tous les rails qui présenteront des défauts quelconques et les remplacer par d'autres ayant les qualités requises au présent cahier des charges.

Si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il reste à exécuter des travaux de parachèvement qui n'offrent aucun caractère d'urgence et qui soient de nature à ne pouvoir, à raison de la mise en exploitation de la route, être terminés convenablement que par l'administration, celle-ci pourra être substituée aux obligations du concessionnaire, moyennant paiement par lui, à l'État, d'une somme à convenir entre le Département des Travaux Publics et le concessionnaire, somme qui résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer.

Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive, absolument comme si le chemin se trouvait dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

ART. 53. Dans le cas où des sections de la ligne à construire seraient susceptibles d'être livrées à l'exploitation, on pourra appliquer à ces sections, considérées isolément, toutes les conditions de réception provisoire et de réception définitive formulées aux articles qui précèdent, quant à l'ensemble de la ligne projetée; et ce, en ce sens, que chaque section ouverte à la circulation sera envisagée comme si le présent cahier des charges ne se rapportait qu'à cette section seulement.

Il est bien entendu, toutefois, qu'aucune partie quelconque de la ligne ne sera recevable que lorsque l'administration aura reconnu que le service de l'exploitation peut s'y faire convenablement, et que, dans tous les cas, l'État restera seul juge du moment où devra, le cas échéant, commencer l'exploitation des sections partielles.

Il est en outre entendu que dès que la section de Welkenraedt à Bleyberg sera terminée et satisfera aux conditions de réception ci-dessus, elle sera livrée à l'exploitation pour le service des marchandises.

ART. 54. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé. Toutefois, le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la quinzième année d'exploitation, et le concessionnaire devra être prévenu une année d'avance.

Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par le concessionnaire pendant les cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières.

Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année d'exploitation, cette annuité serait majorée d'une prime de dix pour cent.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur à la part attribuée au concessionnaire dans la recette de la dernière des sept années prises pour base du rachat.

Art. 55. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme en se conformant aux lois et règlements sur la matière.

Après que les statuts auront été approuvés par le Gouvernement, la Société sera substituée aux droits et obligations du concessionnaire comme si la concession lui avait été accordée directement.

Le capital social pourra être formé partie en actions, partie en obligations, d'une valeur nominale de cinq cents francs chacune. Le nombre total des actions à émettre ne pourra dépasser quatre mille, et la somme à affecter annuellement à l'amortissement et au paiement des intérêts des obligations ne pourra dépasser neuf mille francs par kilomètre.

Art. 56. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, des objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

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

Bruxelles, le 12 avril 1869.

R. PAQUOT.

A. JAMAR.

N° 3.

Prorogation de délai pour la construction du chemin de fer Hesbaye-Condroz.

CONVENTION.

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

Et la Société du chemin de fer Hesbaye et Condroz, représentée par son conseil d'administration, savoir : M. Hallet-Degeneffe, vice-président, M. H. d'Andrimont, administrateur délégué, MM. J.-P. Cluysenaar, E. Godin-Gillard et G. de Lhoneux, administrateurs, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement prenant en considération qu'aux termes de l'art. 15 du cahier des charges relatifs à la concession du chemin de fer Hesbaye et Condroz octroyée par arrêté royal du 15 mars 1864, la Société contractante de deuxième part aurait dû avoir terminé les travaux du chemin de fer à elle concédé avant le 16 mars 1868, mais que des circonstances indépendantes de sa volonté l'ont empêchée de remplir cette obligation, accorde sous les conditions déterminées par la présente convention, pour l'achèvement de ces travaux, les nouveaux délais fixés ci-après :

La ligne étant divisée en trois sections, savoir :

- 1° Section de Hesbaye, de Landen à Statte ;
- 2° Section de Hoyoux, de Statte à Bonne ;
- 3° Section de Condroz, de Bonne à Aye ;

Les travaux de l'une des deux premières sections seront terminés dans le délai de deux ans à dater du jour de l'arrêté royal accordant les prolongations de délai ;

Ceux de la seconde de ces deux sections, dans le délai de trois ans à partir de la même date ;

Enfin ceux de la troisième section, dite du Condroz, dans le délai de quatre ans, toujours à compter de la même date.

ART. 2.

Les travaux seront commencés dans l'ordre suivant :

Ceux d'une première section, au plus tard trois mois après la date de l'arrêté royal accordant les prolongations de délais ;

Ceux d'une deuxième section dans le délai d'un an à compter de la même date ;
Ceux de la troisième section, dite de Condroz, au plus tard une année après.

ART. 3

La société s'engage à continuer les travaux sans désemparer et à maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui lui sera indiqué par l'ingénieur du Gouvernement chargé de la surveillance des travaux.

ART. 4.

Les plans et projets arriérés devront être soumis, en temps utile, au Gouvernement, de manière à permettre le commencement des travaux sur chacune des sections, dans les délais fixés plus haut. Ceux de la section sur laquelle les travaux seront commencés devront être soumis à l'approbation du Gouvernement dans le délai de deux mois, à compter du jour de la signature de la présente convention. Ceux des deux autres sections au moins six mois avant la date fixée pour le commencement des travaux.

ART. 5.

La société contractante de deuxième part sera déchue de ses droits, s'il n'a pas été satisfait aux obligations résultant des dispositions qui précèdent dans les délais y indiqués, et dans ce cas, il sera procédé comme il est dit à l'art. 18 du cahier des charges précité, sauf que, le cas échéant, la deuxième adjudication devra avoir lieu dans le délai de deux mois après qu'il aura été procédé à la première.

ART. 6.

Il est entendu que la concession conserve son caractère d'ensemble, et que si la société restait en demeure de remplir ses obligations par rapport à l'une ou à l'autre des trois sections précitées, la déchéance atteindrait le tout.

ART. 7.

Toutes les clauses et conditions de la convention prémentionnée du 15 janvier 1863 et du cahier des charges y annexé auxquelles il n'a pas été dérogé par la présente convention, sont maintenues.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 9 avril 1869.

Signé, H. D'ANDRIMONT, EUG. GODIN, Q. DE LHONEUX, HALLET-DEGENEFTE, J. P. CLUYSENAAR.

Approuvé sous réserve d'homologation par la Législature.

Bruxelles, le 9 avril 1869.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé, A. JAMAR.)