

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 MARS 1864.

Concession des chemins de fer d'Anvers à Tournai et de Roulers à Ypres .

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet de donner au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour concéder deux chemins de fer, savoir :

- 1^o Une ligne directe d'Anvers à Tournai, avec prolongement jusqu'à la frontière de France, dans la direction de Douai ;
- 2^o Une ligne directe de Roulers à Ypres.

Pour justifier l'utilité de la première de ces deux lignes, je crois pouvoir me borner à invoquer les motifs que plusieurs honorables membres ont fait valoir, dans la séance de la Chambre des Représentants du 11 mars courant, aux fins d'engager le Gouvernement à accorder la concession sollicitée.

La ligne de Roulers à Ypres a également une utilité incontestable ; elle raccourcit les distances entre ces deux localités de plus de trente kilomètres, et rattache aux voies ferrées belges des localités importantes. Cette ligne au surplus avait été comprise dans le projet primitif des chemins de fer de la Flandre occidentale. Des considérations pécuniaires avaient engagé les concessionnaires à y renoncer, lors des négociations poursuivies avec le Gouvernement, en 1848 : aujourd'hui ils invoquent en quelque sorte un droit acquis.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.



Leopold,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

1° Un chemin de fer d'Anvers à Tournay avec prolongement jusqu'à la frontière française dans la direction de Douai, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 14 mars 1864;

2° Un chemin de fer de Roulers à Ypres, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 14 mars 1864.

Donné à Windsor, le 14 mars 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Concession d'un chemin de fer direct d'Anvers à Tournay et de Tournay à
à la frontière de France.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et MM. J. Gillon, bourgmestre de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, y domicilié, et Pecters-Baertsoen, propriétaire, domicilié à Gand;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contractants du seconde part s'engagent à construire et à exploiter, ou à faire exploiter à leurs frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer direct d'Anvers à Tournay et de Tournay à la frontière française, dans la direction de Douai, avec :

1^o Un embranchement partant de ce chemin de fer, entre Malderen et Alost, et se raccordant à la station du railway de l'État à Denderleeuw;

2^o Un embranchement partant de la station projetée au village de Contich et se raccordant à la station de l'État, dite de Contich.

ART. 2.

Pour garantir au profit du Gouvernement l'exécution de la présente convention, les contractants de seconde part ont déposé, le 12 mars courant, un cautionnement provisoire de 100,000 francs, et s'obligent à déposer, dans le délai de six mois à partir de la date de la loi autorisant le Gouvernement à octroyer la concession, un supplément de cautionnement en espèces ou en obligations des emprunts nationaux de 400,000 francs, lesquels avec les 100,000 francs déposés formeront le cautionnement définitif de 500,000 francs, qui restera affecté à la garantie des engagements desdits contractants, ainsi qu'il est disposé à l'art. 18 du cahier des charges.

ART. 3.

Les contractants de deuxième part s'obligent en outre à justifier, en déans le

même délai de six mois de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation du chemin de fer, à concurrence de cinq millions de francs.

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 2, comme aussi si la justification voulue par l'art. 3 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considéré comme non avenue et le cautionnement provisoire de 100,000 francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5.

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

Cette convention sera regardée comme non avenue et le cautionnement provisoire remboursé dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans le deuxième cas, que les contractants de seconde part n'acceptent expressément les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

ART. 6.

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

Fait en double, à Bruxelles, le 14 mars 1864.

J. GILLON. PEETERS-BAERTSOEN.

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendra son origine à la station de l'État, à Anvers, suivra la voie de l'État, avec laquelle il pourra au besoin se confondre, jusqu'à la sortie des fortifications, se dirigera de là sur ou vers Contich, Boon, Malderen, Alost, Sotteghem, Renaix, Tournay et aboutira à la frontière de France, à un point à déterminer ultérieurement de commun accord entre les Gouvernements belge et français.

Ce chemin de fer aura deux embranchements : le premier partira de la ligne principale entre Malderen et Alost, et se raccordera à la station du railway de l'État à Denderleeuw.

Le second partira de la station projetée au village de Contich et se raccordera à la station de l'État, dite de Contich.

Le chemin de fer concédé et ses embranchements devront être convenablement raccordés avec les stations de l'État d'Anvers, de Contich, de Malderen, d'Alost, de Denderleeuw, de Sotteghem et de Tournay.

Des conventions ultérieures régleront les conditions auxquelles les concessionnaires seront admis à faire usage de ces diverses stations.

Indépendamment du prix de location que les concessionnaires pourront être tenus de payer pour l'usage éventuel de ces stations, ils devront, en outre, supporter toutes les dépenses que nécessiteront les changements à y faire dans l'intérêt exclusif de l'établissement et de l'exploitation de la ligne qui leur est concédée, tels que déplacement et augmentation de voies, excentriques, gares d'évitement, et, en général, tous les travaux que le Gouvernement jugera nécessaire de prescrire dans l'intérêt de l'exploitation.

En cas de désaccord, en ce qui concerne l'usage commun de la station d'Anvers, les concessionnaires pourront y établir une station affectée spécialement à l'exploitation de leur ligne, à condition toutefois de raccorder cette station convenablement avec le railway de l'État.

L'indemnité à payer à l'État par les concessionnaires pour le parcours sur la ligne de l'État, depuis la station d'Anvers jusqu'à la sortie des fortifications, sera réglée conformément aux conditions admises par l'État à l'égard des sociétés concessionnaires jouissant de semblables facultés.

ART. 2. Dans les cinq mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics un plan général du tracé et un profil en long du chemin de fer.

Le plan général du tracé sera dressé à l'échelle de un à dix mille.

Sur ce plan seront indiqués les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à la même échelle pour les longueurs et à l'échelle de un à mille mètres 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 d'Ostende. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées en 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, rampe ou palier, 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 le plan général du tracé, sera figuré l'emplacement des stations, haltes, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné d'un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type du railway.

ART. 3. Dans les six mois suivants, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics les projets complets et détaillés de tous les ouvrages à construire pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques.

Ils présenteront en outre 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 un à mille. Ils seront dressés par communes et accompagné d'un tableau détaillé des emprises de terrains à faire.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de un à cinq cent, ceux des bâtiments à l'échelle de un à cent et ceux des ouvrages d'art à l'échelle de un à cinquante généralement. Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur naturelle.

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

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

Le Ministre des Travaux Publics pourra notamment désigner les points où devront être établies des haltes ou stations.

Les concessionnaires ne pourront, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics, s'écarter des projets approuvés, que ceux qu'ils avaient présentés aient ou non été modifiés.

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, stations ou haltes conformément aux projets approuvés.

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 cinq cents mètres. Cependant il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à trois cent cinquante mètres aux abords des stations principales. Les courbes dirigées en sens contraire devront être séparées par une droite de cent mètres de longueur au moins.

Le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes est fixé à douze 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 cent mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente aussi bien que celle de rampe dépassera cinq millimètres par mètre,

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemins de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de trois cent cinquante mètres à sept cents mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des Travaux Publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art avec tabliers à construire sous le railway, le tracé du chemin de fer sera, autant que possible, en ligne droite jusqu'à cent mètres de part et d'autres des ouvrages.

ART. 6. Le chemin de fer sera à double voie ; toutefois, entre les stations et les haltes, les terrassements pourront n'être établis d'abord que pour une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement aux endroits où cela sera jugé nécessaire.

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

Les culées et les piles du pont à établir sur le Rupel, à Boom, seront construites pour deux voies, mais la superstructure en fer pourra ne l'être que pour une seule voie, aussi longtemps que la deuxième voie ne sera pas construite.

La deuxième voie sera complétée aussitôt que les besoins du trafic l'exigeront.

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'entre-voie sera de deux mètres.

Le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de trois mètres cinquante centimètres pour la simple voie et de sept mètres pour la double voie. Il y aura, au *minimum*, vingt centimètres de ballast sous les billes.

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

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

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

Des fossés dont le plafond aura trente centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à trente 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 cinquante centimètres à un mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés seront également creusés au sommet des tranchées et le long du pied des remblais, lorsque cela sera reconnu nécessaire par le gouvernement 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 cinquante 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.

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 trois mètres, comprise entre trois mètres et quatre mètres ou supérieure à quatre mètres.

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

Les franes bords à ménager de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue, auront cinquante centimètres à un mètre de largeur suivant les circonstances.

ART. 7. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il sera reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

Les cours d'eau, routes et chemins publics 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.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau du chemin de fer, seront surmontés, aux têtes, de garde-corps ou parapets dont la partie la plus saillante, du côté du railway, devra se trouver à un mètre trente centimètres du rail le plus rapproché.

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 l'administration à raison des circonstances locales, mais ne sera généralement pas inférieure à sept mètres pour une route, ni à quatre mètres cinquante centimètres pour un chemin vicinal.

La voie charretière aura trois mètres à cinq mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc et sera comprise entre deux trottoirs; 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.

Le pavage ou l'empierrement s'étendra, en tout cas, jusqu'aux extrémités des murs en aile ou des murs en retour des viaducs, et se prolongera, au besoin, au delà de ces murs, sur la longueur nécessaire pour conserver, autant que possible, à la circulation des voitures, les facilités dont elle jouissait avant l'établissement du chemin de fer.

Les viaducs à construire sous le chemin de fer auront, s'ils sont disposés en plein-cintre, en arc de cercle ou en anse de panier, une hauteur de cinq mètres au moins depuis le couronnement du pavage ou de l'empierrement jusqu'au sommet de la courbe d'intrados, et s'ils sont recouverts d'un tablier formé de longerons, une hauteur de quatre mètres trente centimètres au moins depuis le couronnement du pavage ou de l'empierrement jusqu'à la face inférieure des longerons.

Dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, de même que dans les tunnels, il devra rester un intervalle entièrement libre de un mètre cinquante centimètres au moins de chaque côté du railway.

Les mêmes ouvrages d'art auront, à l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, une hauteur de quatre mètres quatre-vingts centimètres au moins sous la courbe d'intrados ou la face inférieure des longerons.

Ils seront accompagnés de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer de part et d'autre des viaducs.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaire pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. A tous les ouvrages d'art surmontés d'un remblai de plus de trois 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.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins soixante centimètres d'ouverture et seront, autant que possible, recouverts de voûtes en maçonnerie.

Les ouvrages d'art ordinaires seront généralement pourvus de murs en aile et d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs, si les ouvrages doivent servir à l'écoulement des eaux.

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 qu'elles auront à supporter, de concert entre les concessionnaires et le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux. En cas de désaccord, il en sera référé au Département des Travaux Publics.

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 en général devront avoir subi, à la satisfaction de l'administration, telles épreuves que celle-ci jugera nécessaires. Pour les ouvrages d'art avec tabliers, construits sous le chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à y faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner pendant quelques heures un

train de wagons de marchandises à pleine charge, remorqués, suivant les circonstances, par deux, trois ou quatre locomotives des 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 quatre cents kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, dix-huit mille kilogrammes.

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

Des perrés seront construits aux abords des ouvrages d'art, partout où l'administration le jugera nécessaire et suivant les dimensions qu'elle prescrira.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer par un passage 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 sept mètres au moins à partir des rails et, en tout cas, sur une longueur suffisante pour que les voitures puissent y stationner avec leur attelage en dehors du chemin de fer.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par l'administration, mais qui ne sera pas inférieure à cinq mètres en général.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages à niveau auront au moins la largeur normale des voies de communication dont ils font partie et seront disposés, de part et d'autre du palier, suivant une inclinaison longitudinale qui sera réglée par l'administration suivant les circonstances locales, mais ne pourra généralement pas dépasser trois pour cent.

Ils seront, de chaque côté du palier, pavés ou empierrés, suivant que les voies de communication dont ils font partie, sont elles-mêmes pavées ou empierrées. S'ils font partie d'un chemin de terre, ils seront pavés ou empierrés, au gré des concessionnaires, sur une longueur de cinq mètres au moins de part et d'autre du palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire de part et d'autre du palier sera au moins égale à trois mètres cinquante centimètres 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 de fer ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer.

ART. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être maintenu, dans toutes ses parties, en parfait état d'entretien et 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, hangars aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompe, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisance, urinoirs, rampes de chargement, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, 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.

ART. 9. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie de trente à soixante mètres carrés suivant l'importance des localités.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de trois à cinq mètres de largeur suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'une marquise du côté du chemin de fer.

Il y aura généralement une maisonnette de garde à chaque passage à niveau appartenant à une route ou à un chemin vicinal. Aux autres passages à niveau, il y aura une loge de garde partout où le gouvernement le jugera nécessaire.

Les maisonnettes de garde auront une superficie de quarante mètres carrés environ. Elles seront accompagnées d'un jardin d'une contenance d'un are au moins, ainsi que de lieux d'aisance et d'un puits avec pompe ou treuil et accessoires.

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 gouvernement le jugera nécessaire.

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

ART. 10. Le gouvernement se réserve le droit, pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter par les concessionnaires, ou à leurs frais, 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. 11. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

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

Les billes seront en bois de chêne. Toutefois, le Gouvernement se réserve d'autoriser l'emploi d'autres essences préparées à la créosote ou par tout autre procédé qu'il aura préalablement agréé.

L'emploi du bois de chêne sera obligatoire dans les courbes de moins de mille mètres de rayon, lorsque les rails ne seront pas fixés sur les billes au moyen de coussinets.

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

Les ouvrages d'art seront, autant que possible, exécutés en maçonnerie ou en fer laminé ou forgé,

La fonte ne pourra pas être employée sous forme de longerons. Il ne pourra être fait usage d'arcs ou de poutres en bois que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

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

ART. 12. Les haltes et les stations auront une largeur de trente à septante mètres, suivant leur importance.

ART. 15. Les concessionnaires seront d'ailleurs 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 gouvernement le jugera nécessaire.

ART. 14. L'acquisition des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

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

ART. 15. Aucune tranchée, coupe de bois, extraction de terre, 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 ou aux établissements publics, sans une autorisation préalable conformément au Code forestier et à l'arrêté royal du vingt décembre mil huit cent cinquante quatre. Les concessionnaires s'entendront à ce sujet avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

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

ART. 17. Les travaux des sections du chemin de fer concédé comprises entre Anvers et Tournay et des deux embranchements, seront achevés dans un délai de cinq ans à partir de la date de l'arrêté de concession.

L'exécution de la section de Tournay à la frontière française ne deviendra obligatoire que lorsque les concessionnaires auront obtenu la concession de la section française de Douai à la frontière belge, et dans ce cas les travaux devront être achevés en même temps que ceux de la section française.

ART. 18. Le cautionnement de 500,000 francs, déposé par les concessionnaires, demeurera affecté à la garantie de leurs engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires, en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et condi-

tions du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 19. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date du 19 mars courant et du présent cahier des charges, dans les délais respectivement prescrits ; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 20. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des sections de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

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

ART. 21. Les art. 19 et 20 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. 22. Avant qu'une partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

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

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

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

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

ART. 23. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 24. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 25. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer, seront, de plein droit, applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 26. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

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

Si, dans les trois mois après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte des concessionnaires, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de tous leurs droits, comme dans le cas prévu à l'art. 19.

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

ART. 27. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement aux concessionnaires.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concession-

naires qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde voyer.

ART. 28. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de 6,000 francs : cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession définitive ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier semestre de chaque année, une redevance annuelle de 1,000 francs : cette redevance prendra cours à partir du 1^{er} janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

ART. 29. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 30. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir.

ART. 31. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que les ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 32. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

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

ART. 33. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leur frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser, à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionnés, seront dressées aux frais des concessionnaires, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 34. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des

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

ART. 35. Les quatre-vingt-dix ans, dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 17, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer.

Si ces délais étaient prorogés, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration des nouveaux délais substitués à ceux fixés par l'art. 17.

ART. 36. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 34 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Les dispositions du livret réglementaire, mentionné au n° 5 de l'art. 22, seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

ART. 37. Si l'État augmentait les bases des prix de ces tarifs, les concessionnaires auront le droit d'appliquer cette augmentation à leurs tarifs.

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

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

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

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

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

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

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

ART. 40. Les concessionnaires seront tenus de transporter les électeurs, aux prix réduits accordés par le Gouvernement, sur les lignes qu'il exploite, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Gouvernement.

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

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

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

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

ART. 44. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

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

ART. 45. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

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

ART. 46. Les concessionnaires seront tenus de fournir, sur chacun des points où l'Administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

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

Les concessionnaires devront, en tout temps, donner accès dans les stations

ou haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 48. Les concessionnaires seront tenus de fournir soit dans la station frontière, soit sur tel autre point qui sera désigné par le Gouvernement, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Ils devront obtempérer à tout ce que le Gouvernement jugera utile de prescrire dans l'intérêt du service de la douane, et transporter gratuitement les fonctionnaires et agents voyageant pour le même service.

ART. 49. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement, le long du chemin de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le char-

gement ou le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

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

ART. 50. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, et sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 51. Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

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

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 52. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 53. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

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

ART. 54. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent, de ce chef, réclamer une indemnité quelconque.

ART. 55. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, la dite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 56. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit, soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 57. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 26, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 58. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 59. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

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

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

ART. 60. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, aux termes du présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 61. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressées les communications, réquisitions et ordres émanant de l'administration; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise à domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions 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. 62. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les appropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de leur chemin de fer pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

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

ART. 63. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 64. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

ART. 65. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 66. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 (un franc soixante-dix centimes) en principal.

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

Bruxelles, le 14 mars 1864.

J. GILLON.

JULES VANDERSTICHELEN.

PEETERS-BAERTSOEN.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale, représentée par M. Auguste Chantrell, son directeur gérant, agissant en vertu d'une délibération du conseil, en date du 8 décembre 1863, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société des chemins de fer de la Flandre occidentale s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer de Roulers à Ypres.

ART. 2.

La construction et l'exploitation de ce chemin de fer seront régis par les dispositions de la présente convention, et par les clauses et conditions de la concession des chemins de fer de la Flandre occidentale, octroyée par arrêté royal du 21 mai 1845, aux quelles il n'aura pas été dérogé.

ART. 3.

L'État n'aura pas à intervenir dans le résultat financier du chemin de fer de Roulers à Ypres.

Ce chemin de fer constituera une section du réseau des chemins de fer de la Flandre occidentale ; en conséquence les recettes et les dépenses de cette section tomberont sous l'application des dispositions des art. 7, 8 et 9 de la convention du 28 janvier 1852, approuvée par arrêté royal du 4 février suivant, déterminant les règles à suivre pour l'application de la garantie d'intérêt accordée à la ligne de Courtrai à Poperinghe et à l'embranchement de Thielt.

ART. 4.

La concession est accordée pour un terme qui expirera en même temps que la concession des chemins de fer de la Flandre occidentale.

ART. 5.

La Société s'oblige à agrandir les stations de Roulers et d'Ypres et à apporter aux bâtiments de ces stations les modifications que le département des Travaux Publics jugera nécessaires dans l'intérêt du service.

ART. 6.

Le chemin de fer devra être achevé dans un délai de trois ans, à partir de la date de l'arrêté royal qui accordera la concession définitive.

ART. 7.

La Société sera tenue de transporter les électeurs sur l'ensemble du réseau de ses concessions aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Gouvernement.

ART. 8.

La Société concessionnaire sera tenue de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens, et dans toute l'étendue de son réseau de chemins de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

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

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

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

ART. 9.

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

La Société concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques.

Les dits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

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

La société concessionnaire ne sera admise à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service des chemins de fer de la Flandre occidentale, seront

admisses sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Gouvernement, d'après les circonstances.

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

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

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

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement. En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

ART. 10.

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

A cette fin, celle-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet : en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de 2,500 francs ; cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession définitive ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier semestre de chaque année, une redevance annuelle de 500 francs ; cette redevance prendra cours à partir du 1^{er} janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

ART. 11.

Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention, la société a déposé, le 14 mars courant, un cautionnement de cent mille francs.

Ce cautionnement sera restitué lorsqu'il aura été constaté que tous les travaux sont terminés.

ART. 12.

La Société contractante de seconde part accepte les stipulations qui précèdent.

ART. 13.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder le chemin de fer précité aux clauses et conditions de la présente convention, et en cas d'adoption de ce projet

de loi, à soumettre à la sanction royale un projet d'arrêté octroyant la concession du dit chemin de fer.

ART. 14.

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

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 14 mars 1864.

A. CHANTRELL.

JULES VANDERSTICHELEN.
