

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MAI 1870.

CONCESSION DE CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

En exécution des lois des 31 mai 1863 et 1^{er} juillet 1865, le Gouvernement avait concédé, par arrêtés royaux des 20 mars 1864, 12 septembre 1865 et 25 juillet de la même année : 1^o un réseau de chemins de fer à construire dans la province de Luxembourg ; 2^o un chemin de fer de Jemeppe-sur-Sambre à la ligne de Namur à Givet ; 3^o un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Jurbise.

Les concessionnaires de ces voies ferrées sont restés en demeure de satisfaire à leurs obligations, et le Gouvernement, usant des pouvoirs que lui donnaient les contrats de concession les a déclarés déchus.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer demande aujourd'hui la concession de ces mêmes voies ferrées.

Le Gouvernement estime que les propositions qui lui ont été faites par cette Société sont de nature à pouvoir être accueillies. Il soumet en conséquence aux délibérations des Chambres législatives un projet de loi qui tend à l'autoriser à concéder le réseau de chemins de fer et le chemin de fer de Jemeppe à la ligne de Namur à Givet, ci-dessus désignés, aux clauses et conditions des conventions et des cahiers des charges annexés à ce projet de loi.

Les clauses et conditions inscrites dans ces conventions et cahiers des charges sont identiquement les mêmes que celles auxquelles les concessions anullées avaient été accordées, si ce n'est que le Gouvernement se réserve la faculté de reprendre l'exploitation de ces voies de communication, faculté qu'il ne s'était pas réservée dans les contrats précédents.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer s'est également engagée à construire le chemin de fer de Houdeng-Goegnies : cet engagement est consigné dans la convention conclue le 25 avril dernier et soumise en ce moment à l'homologation de la Législature.

L'utilité de ces voies ferrées ne demande pas à être démontrée ; la Législature

en en autorisant les concessions par les lois précitées, l'a suffisamment reconnue.

L'art. 2 du même projet de loi a pour but d'autoriser le Gouvernement à concéder deux autres voies ferrées.

Les demandeurs en concession de la première manifestent l'intention de ne donner à cette ligne que le caractère d'un chemin de fer d'intérêt local et de le construire, par conséquent, dans des conditions très-économiques.

Ce chemin de fer tirera de l'isolement dans lequel elles se trouvent, de nombreuses et importantes localités du centre de la province d'Anvers : son établissement est donc à désirer.

L'État aussi, devenu propriétaire des colonies de Merxplas et de Wortel, a un intérêt direct à la construction de cette voie ferrée.

Le chemin de fer d'Anvers à la frontière néerlandaise, dans la direction de Woensdrecht, où il se raccordera à la voie ferrée néerlandaise de Flessingue à Bergen-op-Zoom, favorisera les relations des diverses communes importantes qu'il traversera, d'une part, avec Anvers, d'autre part, avec les provinces néerlandaises de la Zélande et du Brabant septentrional.

Les deux dernières dispositions du projet de loi tendent à autoriser le Gouvernement à restituer les cautionnements qui avaient été déposés à titre de garantie des contrats de concession annulés.

Le Gouvernement ne doute pas que la Législature n'autorise la restitution des cautionnements confisqués, aussitôt que de nouvelles garanties auront assuré la construction des voies ferrées dont il s'agit.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

PROJET DE LOI.

Léopold II,**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, saluo.*

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, aux clauses et conditions des conventions en date du 3 mai 1870 et des cahiers des charges y annexés, les chemins de fer qui ont fait l'objet de l'art. 1^{er}, litt. A, de la loi du 31 mai 1863 et de la loi du 1^{er} juillet 1863, savoir :

1° Un réseau de chemins de fer se composant :

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

D'un embranchement, partant de cette ligne à un point pris à proximité de Bastogne, pour aboutir à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz ;

D'un second embranchement, partant également d'un point situé à proximité de Bastogne, pour se joindre, soit à la ligne reprise ci-dessous, *sub* litt. B, soit à la ligne de Marloie à Liège, par la vallée de l'Ourthe ;

B. D'une ligne prenant son origine au chemin de fer de Namur vers Givet, soit à Dinant, soit à Hastières, soit à un point intermédiaire entre ces deux localités, et aboutissant à la première ligne, à ou près de Vielsalm ;

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

2° Un chemin de fer prenant son origine sur le chemin de fer de l'État, à Tamines, à Auvélais ou à une station à créer entre Auvélais et Moustier, passant par Fosse et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions qu'il déterminera :

1° Un chemin de fer partant de la station d'Eeckeren du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, passant par ou près de Hoogstraeten, et se dirigeant vers le chemin de fer de Turnhout à Tilbourg, avec embranchement partant d'un point pris à ou à proximité de Hoogstraeten et se dirigeant vers la frontière néerlandaise dans la direction de Breda.

2° Un chemin de fer prenant son origine à Anvers et aboutissant à la frontière néerlandaise, dans la direction de Woensdrecht.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à restituer :

1° Le cautionnement de 1 million de francs, qui avait été déposé à titre de garantie de la concession d'un réseau de chemins de fer, à construire dans la province de Luxembourg, octroyée en exécution de la loi du 31 mai 1863, par arrêté royal du 20 mars 1864;

2° Le cautionnement de 200,000 francs, qui avait été déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Jemeppe-sur-Sambre au railway concédé de Namur à Givet, octroyée en exécution de la loi du 1^{er} juillet 1863, par arrêté royal du 12 septembre de la même année.

3° Le cautionnement de 100,000 francs qui avait été déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Houdeng-Goegnies à Jurbise, octroyée en exécution de la loi du 1^{er} juillet 1863 par arrêté royal du 23 du même mois.

ART. 4.

Les restitutions autorisées par l'art. 3 ne pourront, toutefois, être effectuées qu'après que de nouvelles concessions définitives de ces divers chemins de fer auront été accordées.

Donné à Bruxelles, le 6 mai 1870.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

CONVENTION.

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

Et la Société générale d'exploitation de chemins de fer, représentée par deux de ses administrateurs, MM. Philippart (Simon) et Gendebien (Félix), à ce dûment autorisés, d'autre part;

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un réseau de chemins de fer se composant de :

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

Ce chemin de fer empruntera, moyennant indemnité, la section de Libramont à Bastogne du réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg.

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

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

2^o Une ligne prenant son origine au chemin de fer de Namur vers Givet, soit à Dinant, soit à Hastières, soit à un point intermédiaire entre ces deux localités, et aboutissant à la première ligne à ou près de Vielsalm.

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

La Société concessionnaire aura la faculté d'établir un embranchement partant de ladite ligne et aboutissant à la frontière de France, dans la direction de Givet.

Les deux lignes qui précèdent devront être convenablement raccordées avec les chemins de fer qu'elles rencontreront, de manière que les voyageurs et les

marchandises puissent, au besoin, passer, sans transbordement, d'un chemin de fer à l'autre ;

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

La Société concessionnaire aura la faculté d'établir un raccordement vers Mézières, partant de Nafrature ou de Vresse ou d'un point à proximité de l'une ou de l'autre de ces deux localités.

ART. 2.

Pendant les quinze années qui suivront la mise en exploitation des lignes qui font l'objet de la présente concession, le Gouvernement aura la faculté d'en reprendre l'exploitation.

Dans ce cas, pour prix de la concession, la Société générale recevra :

1° Une part égale à celle qu'elle aurait reçue dans le produit brut de la dernière année écoulée si les lignes avaient été exploitées par l'État aux termes de la convention intervenue le 25 avril dernier, entre le Département des Travaux Publics, la Société des bassins houillers et la Société générale d'exploitation (art. 44) ⁽¹⁾.

2° Une augmentation de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre, pour la première année d'exploitation par l'État, et, pour toutes les années suivantes, jusqu'à concurrence d'une part totale de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

A partir de ce moment, et jusqu'à l'expiration de la concession, la part de la Société générale, dans le produit brut des lignes, restera fixée au taux de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre et par an.

En aucun cas, la part à attribuer à la Société générale ne pourra être inférieure à la somme fixée à l'art. 6 pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations (fr. 7,500 par kilomètre).

(1)

ART. 44. — *Partage des recettes brutes.*

Pour prix de la cession consentie et des ouvrages que la Société s'engage à exécuter, il lui sera accordé une part dans les produits de l'exploitation, conformément aux dispositions ci-après :

Sur le montant des recettes brutes de l'ensemble des lignes dont l'exploitation est remise à l'État belge, il sera prélevé au profit de la Société, une somme annuelle de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre de chemin de fer exploité, lorsque lesdites recettes brutes seront égales ou inférieures à dix-huit mille francs (fr. 18,000) par kilomètre.

Lorsque ces recettes seront supérieures à dix-huit mille francs par kilomètre, la moitié de l'excédant, jusqu'à concurrence d'un maximum de huit mille francs (fr. 8,000) par kilomètre, sera attribuée à la Société pour être ajouté au premier prélèvement de 7,000 francs par kilomètre.

La différence entre le montant des recettes brutes et la part attribuée, chaque année, à la Société, restera acquise à l'État belge.

Les transferts qui auraient pour objet l'annuité ainsi due par l'État à la Société générale et les titres, en nom ou au porteur qui, en représentation des valeurs transférées, seraient émis pour toucher cette annuité, seront exempts des droits de timbre et d'enregistrement. Ceux de ces actes qui seront présentés à l'enregistrement seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20.

En cas de cession le matériel roulant, le mobilier et l'outillage seront repris par l'État et la valeur en sera payée à dire d'experts.

ART. 3.

La présente convention n'est consentie au nom du Gouvernement belge que sous la réserve expresse du droit de préférence attribué à la Grande Compagnie du Luxembourg par l'art. 47 du cahier des charges de sa concession en date des 13-23 février 1846, et les contractants, de seconde part, après avoir pris connaissance dudit art. 47, de l'art. 17 du cahier des charges de la concession accordée aux sieurs Eug. Lenoir et consorts par l'arrêté royal du 20 mars 1864, et des lettres adressées à M. le Ministre des Travaux Publics par la Grande Compagnie du Luxembourg, le 17 mars et le 17 avril 1863, acceptent cette réserve à leurs risques et périls et avec toutes les conséquences qui en résultent, la présente convention ne pouvant en aucune hypothèse porter préjudice aux droits de la Grande Compagnie du Luxembourg.

ART. 4.

Conformément aux dispositions de l'art. 7 de la loi du 28 mai 1856, le Gouvernement se réserve la faculté de régler le droit de parcours moyennant une indemnité équitable.

ART. 5.

Les travaux devront être entamés au plus tard dans les trois mois qui suivront l'approbation des projets, et la Société contractante devra maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents du Gouvernement pour assurer l'achèvement du chemin de fer aux époques fixées par le cahier des charges

ART. 6.

Si la Société concessionnaire était autorisée par le Gouvernement à céder la concession à une société anonyme, le capital à former pour la construction de la ligne et pour la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation ne pourrait dépasser 200,000 francs par kilomètre.

Si le capital était formé partie actions et partie obligations, la somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour compléter le capital, ne pourra dépasser 7,500 francs par kilomètre.

ART. 7.

Pour assurer l'exécution de l'engagement ci-dessus, la Société contractante, de deuxième part, a déposé un cautionnement provisoire de 100,000 francs, et s'engage à déposer, quinze jours après la notification par la grande compagnie du Luxembourg, de sa résolution quant au droit de préférence, ou à l'expiration du délai de trois mois accordé à cette compagnie, un supplément de cautionnement de 900,000 francs, lesquels, avec les 100,000 francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de 1,000,000 de francs, qui restera affecté, ainsi qu'il est dit à l'art. 15 du cahier des charges, à la garantie de tous les engagements pris par ladite Société.

ART. 8.

Le Ministre des Travaux Publics accepte les stipulations et les engagements qui précèdent et s'oblige à soumettre la présente convention et le cahier des charges y annexé à la sanction de la Législature.

ART. 9.

La présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de 100,000 francs déposé sera restitué, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le réseau de chemins de fer dont il s'agit, ou bien ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles stipulées à la présente convention et au cahier des charges y annexé, à moins, toutefois, que, dans ce dernier cas, la Société contractante, de deuxième part, ne consente à accepter les modifications qui auraient été apportées par la Législature aux conditions arrêtées.

ART. 10.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2-20.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 5 mai 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDEBIEN.

CAHIER DES CHARGES.

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

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

Ce chemin de fer empruntera, moyennant indemnité, la section de Libramont à Bastogne du réseau de la grande Compagnie du Luxembourg.

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

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

2^o D'une ligne prenant son origine au chemin de fer de Namur vers Givet, soit à Dinant, soit à Hastières, soit à un point intermédiaire entre ces deux localités, et aboutissant à la première ligne, à ou près de Vielsalm.

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

La Société concessionnaire aura la faculté d'établir un embranchement partant de cette ligne et aboutissant à la frontière de France dans la direction de Givet.

Les deux lignes qui précèdent devront être convenablement raccordées avec les chemins de fer qu'elles rencontreront, de manière que les voyageurs et les marchandises puissent, au besoin, passer, sans transbordement, d'un chemin de fer à l'autre ;

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

La Société concessionnaire aura la faculté d'établir un raccordement vers Mézières, partant de Nafraiture ou de Vresse, ou d'un point à proximité de l'une ou de l'autre de ces deux localités.

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

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

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

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

Art. 3. Dans les trois mois suivants, la Société concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1840, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée et des dessins des rails, etc.

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

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

La Société concessionnaire sera tenue de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'elle avait présentés aient ou non été modifiés.

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

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

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

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

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

Les parties de chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 30 centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement de ce qui sera nécessaire, pour

que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les billes seront en chêne.

Toutefois, la Société concessionnaire est autorisée à employer des billes de

sapin rouge dûment préparées, à condition, dans ce cas, de faire usage de rails à coussinet.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de trente-quatre kilogrammes par mètre courant. Ils seront de l'espèce dite : *Système Vignole*, reliés par des éclisses, maintenus par quatre boulons, et fixés aux billes par des tire-fonds boulonnés.

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

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

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

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

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

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. La Société concessionnaire s'entendra à ce sujet avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

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

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

Toutefois, la Société concessionnaire aura le droit de n'entreprendre l'exécution de la ligne prenant son origine à celle de Bouillon vers Bastogne et se

raccordant à la deuxième ligne énoncée à l'art. 1^{er}, ainsi que du second embranchement faisant partie de la première ligne énoncée également audit art. 1^{er}, qu'à l'expiration du délai de cinq ans qui précède et, dans tous les cas, il lui est accordé d'avance un délai spécial et supplémentaire de deux années pour l'exécution de ladite ligne, comme de ne pourvoir provisoirement à la formation du capital nécessaire à cette exécution.

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

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

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

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

ART. 17. En cas de déchéance, la partie du cautionnement de la Société concessionnaire qui n'aurait pas encore été restituée, ou dont il n'aurait pas encore été disposé, sera définitivement acquise à l'Etat, et si la Grande-Compagnie du Luxembourg, usant du droit de préférence que lui donne, à cet égard, l'art. 47 de son cahier des charges des 13-23 février 1846, demandait à être subrogée aux droits de la Société concessionnaire déchue, soit dans leur ensemble quant aux trois lignes décrites ci dessus, soit quant à l'une d'elles avec ou sans ses embranchements, soit quant à l'un ou l'autre desdits embranchements, la Société concessionnaire prénommée serait tenue au vu de l'arrêté royal qui déclarerait cette Compagnie concessionnaire en son lieu et place, de céder à celle-ci sur la ou les lignes ou embranchements qu'elle reprendrait, tous les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés et les portions de chemins de fer déjà mises en exploitation avec tous leur matériel, suivant leur valeur à déterminer par trois experts qui seraient désignés par le président du tribunal civil de Bruxelles, et dont les intéressés devraient accepter les évaluations comme obligatoires pour eux.

Si cependant la Grande-Compagnie du Luxembourg n'avait pas fait connaître endéans les trois mois de la notification qui lui aurait été faite de l'arrêté de

déchéance, qu'elle entend user de son droit de préférence, il serait procédé, par les soins du Gouvernement, à l'adjudication du parachèvement de l'entreprise, sur les clauses du présent cahier des charges et sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui de la Société concessionnaire évincée qui se trouverait encore en caisse au moment de la déchéance; cette adjudication aurait lieu sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemins de fer déjà mises en exploitation, avec tout leur matériel.

Le Gouvernement se réserve le droit d'adjuger séparément les travaux de chaque ligne, les embranchements de la ligne n° 1 étant, quant à ce, considérés comme constituant des lignes à part.

L'adjudication serait dévolue à celui des soumissionnaires qui offrirait la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; la Société concessionnaire déchue 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 prétention ni réclamation de quelque chef que ce puisse être. Si une première adjudication ne produisait aucun résultat, il en serait tenté une seconde, 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, la Société concessionnaire demeurant irrévocablement déchue de tous ses droits.

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

ART. 19. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, la Société concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

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

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents de la Société 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 la Société concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra d'elle, en assurer l'exécution.

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

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

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

ART. 23. La Société concessionnaire sera tenue 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 la Société concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si la Société concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour compte de la Société, 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 de la Société concessionnaire, plus les 10 p. $\frac{10}{100}$ en sus dont il est fait mention ci-dessus, la Société concessionnaire serait déchue de ses droits comme dans le cas prévu à l'art. 16.

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

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

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

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

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

A cette fin, celle-ci versera, dans la caisse qui lui sera indiquée : en premier

lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de 3,000 francs pour chacune des deux premières lignes, et de 1,000 francs pour la troisième ligne.

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

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

En second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation, et dans le courant du premier trimestre de chaque année, une redevance annuelle de 600 francs, pour chacune des deux premières lignes, et de 200 francs pour la troisième.

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

ART. 26. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher la Société concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est tout d'intérêt public, et par suite elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

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

ART. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que 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 de la Société concessionnaire, et d'office si cette dernière demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire elle-même à la première réquisition de l'Administration.

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

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

ART. 30. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, la Société 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; elle fera également dresser, à ses frais, contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif et détaillé tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

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

ART. 31. Pour l'indemniser des travaux qu'elle s'engage à exécuter et des

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

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

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

ART. 33. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels du chemin de fer de l'État.

Si les prix fixés par les tarifs de l'État venaient à être majorés, la Société concessionnaire aura le droit d'appliquer à ses tarifs les majorations appliquées à ceux de l'État.

ART. 34. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, et sauf les exceptions stipulées, tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, la Société concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs, qui lui seront confiés.

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

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

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

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

Si la Société concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix

applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans les cas de réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département.

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

ART. 36. La Société concessionnaire sera tenue 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. 37. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

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

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

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

ART. 40. La Société concessionnaire sera tenue, 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 trouvent dans ces voitures seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

ART. 41. La Société concessionnaire sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue des chemins de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

La Société concessionnaire s'entendra avec le Gouvernement pour qu'un de ces convois parte et arrive dans les deux sens aux heures à fixer par le Gouvernement, et ce, dans le but de faciliter le transport des dépêches.

ART. 42. La Société concessionnaire sera tenue 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 la Société concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

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

La Société concessionnaire mettra à la disposition de l'administration, dans les stations que celle-ci désignera, des terrains propres à l'établissement de maisonnettes destinés à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

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

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

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

En cas de rupture d'un fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise à la disposition de l'administration, à l'effet de transporter, sur les lieux de l'accident, les hommes et le matériel nécessaires à la réparation. Ce transport sera également gratuit.

La Société concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service du réseau de chemins de fer concédé, mais elle ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

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

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

La Société concessionnaire sera tenue de faire prendre ou déposer en passant, par leurs convois de marchandises, les waggons à expédier ou en destination de

ces gares ou abordages, à charge, par les expéditeurs ou destinataires, d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

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

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

Le droit de parcours devra être réciproque.

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

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

ART. 48. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que la Société concessionnaire puisse réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 49. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient les chemins de fer concédés, la Société concessionnaire ne pourra y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour la Société concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation des chemins de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

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

ART. 50. Le Gouvernement pourra aussi 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 la Société concessionnaire puisse réclamer, de ce chef, une indemnité quelconque.

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

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

ART. 53. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien; à cet effet, et sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 25, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, la Société concessionnaire ne faisait pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

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

ART. 55. Dans aucun cas, la Société 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, elle n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

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

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

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

ART. 57. Les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration seront adressés au siège de la Société concessionnaire; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au siège social aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

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

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

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

ART. 59. La Société concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; elle 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 assurée de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 60. La Société concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une nouvelle société anonyme, moyennant d'obtenir pour cette société l'homologation royale, aux termes des lois et règlements sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés, s'il y a lieu, par le Gouvernement, la nouvelle société qu'elle aura éventuellement formée, sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être représentée, près le Gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 57.

ART. 61. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'Etat.

ART. 62. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 2-20 en principal.

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

Bruxelles, le 5 mai 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDEBIEN.

CONVENTION.

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

Et la Société générale d'exploitation de chemins de fer, représentée par deux de ses administrateurs, MM. Philippart (Simon) et Gendebien (Félix), à ce dûment autorisés, d'autre part ;

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer prenant son origine sur le chemin de fer de l'État, à Tamines, à Auvelais ou à une station à créer entre Auvelais et Moustier, passant par Fosse et aboutissant au chemin de fer concédé de Namur à Givet.

ART. 2.

Pendant les quinze années qui suivront la mise en exploitation de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, le Gouvernement aura la faculté d'en reprendre l'exploitation.

Dans ce cas, pour prix de la cession, la Société générale recevra :

1° Une part égale à celle qu'elle aurait reçue dans le produit brut de la dernière année écoulée, si la ligne avait été exploitée par l'État; aux termes de la convention intervenue, le 25 avril dernier, entre le Département des Travaux Publics, la Société des bassins houillers du Hainaut et la Société générale d'exploitation (art. 44) ⁽¹⁾ ;

(1)

ART. 44. — *Partage des recettes brutes.*

Pour prix de la cession consentie et des ouvrages que la Société s'engage à exécuter, il lui sera accordé une part dans les produits de l'exploitation, conformément aux dispositions ci-après :

Sur le montant des recettes brutes de l'ensemble des lignes dont l'exploitation est remise à l'État belge, il sera prélevé au profit de la Société, une somme annuelle de sept mille francs (fr. 7,000) par kilomètre de chemin de fer exploité, lorsque lesdites recettes brutes seront égales ou inférieures à dix-huit mille francs (fr. 18,000) par kilomètre.

Lorsque ces recettes seront supérieures à dix-huit mille francs par kilomètre, la moitié de

2° Une augmentation de cinq cents francs (fr. 500) par kilomètre pour la première année de l'exploitation par l'État et pour toutes les années suivantes jusqu'à concurrence d'une part totale de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre.

A partir de ce moment et jusqu'à l'expiration de la concession, la part de la Société générale dans le produit brut de la ligne restera fixée au taux de quinze mille francs (fr. 15,000) par kilomètre et par an.

En aucun cas la part à attribuer à la Société générale ne pourra être inférieure à la somme fixée à l'art. 3 pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations (fr. 7,000) par kilomètre.

Les transports qui auraient pour objet l'annuité ainsi due par l'État à la Société générale et les titres en nom ou au porteur, qui, en représentation des valeurs transférées, seraient émis pour toucher cette annuité, seront exempts des droits de timbre et d'enregistrement. Ceux de ces actes qui seront présentés à l'enregistrement, seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20

En cas de cession, le matériel roulant, le mobilier et l'outillage seront repris par l'État et la valeur en sera payée à dire d'experts.

ART. 3.

Conformément aux dispositions de l'art. 7 de la loi du 28 mai 1856, le Gouvernement se réserve la faculté de régler le droit de parcours moyennant une indemnité équitable

ART. 4.

Les travaux devront être entamés, au plus tard dans les trois mois qui suivront l'approbation des projets, et la société contractante devra maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents du Gouvernement pour assurer l'achèvement du chemin de fer aux époques fixées par le cahier des charges.

ART. 5.

Si la Société contractante de deuxième part était autorisée par le Gouvernement à céder la concession à une Société anonyme, le capital à former pour la construction de la ligne et pour la fourniture du matériel fixe et roulant, nécessaire à l'exploitation, ne pourrait dépasser 200,000 francs par kilomètre.

Si le capital était formé partie actions et partie obligations, la somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour compléter le capital, ne pourra dépasser 7,500 francs par kilomètre.

L'excédant, jusqu'à concurrence d'un maximum de huit mille francs (fr. 8,000) par kilomètre, sera attribuée à la Société pour être ajouté au premier prélèvement de 7,000 francs par kilomètre.

La différence entre le montant des recettes brutes et la part attribuée, chaque année, à la Société, restera acquise à l'État belge.

ART. 6.

Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention la Société contractante de deuxième part a déposé un cautionnement de deux cent mille francs (fr. 200.000), qui demeurera affecté et qui sera remboursé ainsi qu'il est dit à l'art. 18 du cahier des charges.

ART. 7.

Le Ministre des Travaux Publics accepte les stipulations et les engagements qui précèdent et s'oblige à soumettre la présente convention et le cahier des charges y annexé à la sanction de la Législature.

ART. 8.

La présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement de 200,000 francs déposé sera restitué, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou bien ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles stipulées à la présente convention et au cahier des charges y annexé, à moins, toutefois, que, dans ce dernier cas, la société contractante de deuxième part ne consente à accepter les modifications qui auraient été apportées par la Législature aux conditions arrêtées.

ART. 9.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2-20.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 5 mai 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDEBIEN.



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 sur le chemin de fer de l'État, à Tamines, à Auvclais ou à une station à créer entre Auvclais et Moustier, passera par Fosse et aboutira au chemin de fer de Namur à Givet, en un point à déterminer par le Gouvernement, et à des conditions à régler ultérieurement

ART. 2. Dans les trois mois de la date de la concession, la Société concessionnaire soumettra 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 indiquées 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 les rayons des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à la même échelle pour les longueurs et à l'échelle de 1 à 1,000 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, la Société concessionnaire soumettra 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.

Elle présentera, 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 accompagnés 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 soumis à son approbation, le Ministre des Travaux Publics pourra faire procéder, aux frais de la Société concessionnaire, 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 les haltes ou stations.

La Société concessionnaire ne pourra, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics, s'écarter des projets approuvés, que ceux qu'elle avait présentés aient ou non été modifiés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, la Société concessionnaire sera tenue 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, elle devra faire parvenir au Département des Travaux Publics deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

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 réduits à 350 mètres aux abords des stations principales. Les courbes dirigées en sens contraire devront être séparées par une droite de 100 mètres de longueur au moins.

Le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes est fixé à 10 millimètres par mètre. Toutefois, cette inclinaison pourra être augmentée si le Gouvernement le juge nécessaire à raison de la configuration du terrain.

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, aussi bien que celle de la rampe, dépassera 5 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 350 mètres à 700 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 100 mètres de part et d'autre des ouvrages.

ART. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et haltes, les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être établis d'abord que

pour une seule voie, moyennant qu'il sera construit des gares d'évitement, aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Gouvernement.

En tous cas, les terrains seront acquis immédiatement sur une largeur nécessaire pour établir une double voie.

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

L'écartement des rails sera exactement le même que celui des chemins de fer de l'État.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie sera de 2 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*, 0^m,20 de ballast sous les billes.

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

Une berme de 0^m,50 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 0^m,03 par mètre, de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Des fossés, dont le plafond aura 0^m,50 au moins de largeur et devra descendre jusqu'à 0^m,30 au moins en contrebas 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 0^m,50 à 1 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 0^m,50 à 1 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 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 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 2 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 0^m,50 à 1 mètre de largeur, suivant les circonstances.

ART. 7. La Société concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et

pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

Les cours d'eau, routes et chemins publics ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité des 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 1^m,50 du rail le plus rapproché.

Dans les viaducs à construire, tant au-dessus qu'en-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 7 mètres pour une route, ni à 4^m,50 pour un chemin vicinal.

La voie charretière aura 3 mètres à 5 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 de la Société concessionnaire.

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 les chemins de fer auront, s'ils sont disposés en plein cintre, en arc de cercle ou en anse de panier, une hauteur de 5 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 4^m,50 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 1^m,50 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 4^m,80 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 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.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins 0^m,60 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 la Société concessionnaire 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 de la Société concessionnaire.

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 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 de la Société concessionnaire.

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 7 mètres au moins, à partir des rails, et, en tous 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 5 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 3 p. ‰.

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 de la Société concessionnaire, sur une longueur de 5 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 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 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, conduite d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, exentriques, crossing, 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 30 à 60 mètres carrés, suivant l'importance des localités.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de 3 à 5 mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'une marquise du côté du chemin de fer.

Il devra y avoir au moins une maisonnette de garde pour chaque étendue de 2,000 à 3,000 mètres. En outre, il y aura 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 40 mètres carrés environ. Elles seront accompagnées d'un jardin d'une contenance de 1 are au moins, ainsi qu'à des lieux d'aisances 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 lattes 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 jugé 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 la Société concessionnaire, ou à ses 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 soit en bois de chêne, soit en bois de sapin rouge du Nord, préparées à la créosote.

Toutefois, celles à placer dans les parties de la ligne décrivant des courbes de moins de 1,000 mètres de rayon, de même que celles à placer aux abouts des rails, dans les autres parties de la ligne, seront en chêne.

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'ares 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 50 à 70 mètres, suivant leur importance.

ART. 13. La Société concessionnaire sera d'ailleurs tenue 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 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 de la Société concessionnaire, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

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

ART. 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 et aux établissements publics, sans une autorisation préalable conformément au Code forestier et à l'arrêté royal du 20 décembre 1834. La Société concessionnaire s'entendra, 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 de la Société concessionnaire.

ART. 17. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 18. Le cautionnement de 200,000 francs, déposé par la Société concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués à la Société concessionnaire, en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

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

ART. 19. La Société concessionnaire sera déchue de ses droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date de ce jour 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; la Société 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 de la Société concessionnaire évincée, 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 de la Société concessionnaire évincée 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, la Société concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

Art. 21. Les art. 19 et 20 ne seront pas applicables, si la Société 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. 22. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, la Société concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

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

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

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

Le Département des Travaux Publics fera, au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir ; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et la Société concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra d'elle, 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. La Société concessionnaire sera tenue 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 la Société concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

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

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 de la Société concessionnaire, plus les 10 p. $\frac{1}{2}$ en sus, dont il est fait mention ci-dessus, la Société concessionnaire serait déchue de ses droits comme dans le cas prévu à l'art. 19.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où la Société concessionnaire laisserait 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, appartiendra exclusivement à la Société concessionnaire.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents de la Société concessionnaire 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 d'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 5,000 francs ; cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier 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 la Société concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'Etat.

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 des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais de la Société concessionnaire, et d'office, si cette dernière demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire elle-même, 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 la Société concessionnaire à prendre et, au besoin, prendre d'office et aux frais de la Société, 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, la Société concessionnaire fera, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera également dresser, à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionnés, seront dressés, aux frais de la Société concessionnaire, pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 34. Pour l'indemniser des travaux qu'elle s'engage à exécuter et des dépenses qu'elle contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes ses obligations, la Société concessionnaire pourra, pendant le terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir, à son profit, des droits de péage dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêté de commun accord entre la Société concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais de la Société.

ART. 35. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à l'expiration des délais fixés 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 à 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° 3 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, la Société concessionnaire aura le droit d'appliquer cette augmentation à ses 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, la Société concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

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

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

Le 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 la Société concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux 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. La Société concessionnaire sera tenue 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, la Société concessionnaire serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

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

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

ART. 44. La Société concessionnaire sera tenue 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. La société concessionnaire sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste

En outre, 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.

ART. 46. La Société concessionnaire sera tenue 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 la Société concessionnaire ait droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

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

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

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

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

La Société concessionnaire ne sera admise 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.

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

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

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

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

ART. 50. Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer à la Société concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, waggons 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. 51. 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 la Société concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 52. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communica-

tion qui traverseraient le chemin de fer concédé, la Société concessionnaire ne pourrait 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 la Société concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

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

ART. 53. Le Gouvernement pourra aussi 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 la Société concessionnaire puisse réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

ART. 54. Dans le cas où le Gouvernement le jugera nécessaire pour la défense du pays, la Société concessionnaire serait tenue de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office, et aux frais de la Société concessionnaire, toute partie quelconque du chemin de fer, sans qu'elle puisse de ce chef ou à ce sujet réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 55. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'Etat, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 56. 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, la Société concessionnaire ne faisait pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 57. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Société concessionnaire et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé à la Société concessionnaire.

ART. 58. Dans aucun cas, la Société 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, elle n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

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

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

ART. 59. La Société concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui 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. 60. Les communications, réquisitions et ordres émanant de l'administration seront transmis à la Société concessionnaire par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au siège social 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 à la Société concessionnaire ou remis à son siège social, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 61. La Société concessionnaire sera réputée avoir entrepris à ses frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation du 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. 62. La Société concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; elle 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 assurée 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. 63. La Société concessionnaire pourra rétrocéder la concession à une nouvelle 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 nouvelle société qu'elle aura éventuellement formée sera substituée à ses droits et obligations comme si la concession lui avait été accordée directement.

ART. 64. 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.

Arr. 65. Le montant des frais d'enregistrement sera fixé et s'élèvera à deux francs vingt centimes (fr. 2-20) en principal.

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

Bruxelles, le 5 mai 1870.

S. PHILIPPART.

A. JAMAR.

F. GENDEBIEN.