

(1)

(N° 38.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 1852.

Concession d'un chemin de fer de Pepinster à Spa, par Theux.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous soumettre un projet de loi destiné à autoriser le Gouvernement à accorder la concession d'un chemin de fer de Pepinster à Spa, aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges ci-annexés.

Ce chemin de fer mettra les communes de Theux et de Spa en communication directe avec le chemin de fer de l'État; il leur offrira des moyens faciles et rapides de transport, et placera la ville de Spa, qui est fréquentée chaque année, dans la saison des eaux, par un grand nombre d'étrangers, dans une position aussi favorable que d'autres villes de bains. Sous ce rapport, cette voie nouvelle sera un affluent avantageux pour le chemin de fer de l'État.

Les demandeurs s'engagent, d'ailleurs, d'entreprendre la construction et l'exploitation du railway à leurs risques et périls; ils ne réclament de l'État aucune subvention ni garantie d'intérêt.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder aux sieurs Louis Gihoul, propriétaire, et Armand Demanet, lieutenant-colonel du génie, à Bruxelles, la concession d'un chemin de fer de Pepinster à Spa, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 27 novembre 1852, annexés à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 6 décembre 1852.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. ÉMILE VAN HOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et, d'autre part, les sieurs LOUIS GIHOUL, propriétaire, et ARMAND DEMANET, lieutenant-colonel du génie, à Bruxelles,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. — Les sieurs Gihoul et Demanet s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter à leurs frais, risques et périls, et conformément au cahier des charges ci-annexé, un chemin de fer de Pepinster à Spa.

ART. 2. — Un cautionnement de cent mille francs sera déposé dans le délai de trois mois au plus tard, à dater du jour de la ratification par la Législature de la présente convention, pour être affecté à la garantie de l'engagement résultant de l'article précédent.

ART. 3. — Le Ministre des Travaux Publics accepte les stipulations et conditions qui précèdent et s'engage à les soumettre à la sanction du pouvoir législatif pendant la présente session.

ART. 4. — La convention qui précède sera regardée comme nulle et non avenue si la sanction de la Législature lui était refusée. Il en serait de même si le cautionnement stipulé à l'art. 2 n'était pas déposé dans le délai y mentionné.

Fait en double, à Bruxelles, le 27 novembre 1852.

(Signé) EM. VAN HOOREBEKE.

(Signés) L. GIHOUL.

A. DEMANET.

CAHIER DES CHARGES.

ART. 1^{er}. — Le chemin de fer de Pepinster à Spa partira du railway de l'État dans la station de Pepinster et passera à Theux.

ART. 2. — Dans les six mois à compter du jour où la loi de concession aura été promulguée, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par section, les projets complets consistant en plan, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges des gardes, les projets des stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous les ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit, telles modifications qu'il jugera nécessaires et utiles; les concessionnaires devront se conformer à la décision qui sera prise à cet égard, et dans le cours de l'exécution ils ne pourront s'écarter des projets approuvés que moyennant l'autorisation expresse et formelle du Département des Travaux Publics.

ART. 3. — En dehors des stations et haltes, les concessionnaires pourront, à leur gré, établir le chemin de fer, soit à une, soit à deux voies; la largeur entre les arêtes extérieures des banquettes sera, dans le premier cas, au moins de 4^m,50, et dans le second cas, au moins de 8 mètres.

L'inclinaison des talus sera réglée d'après la nature du terrain; ils seront, au besoin, soutenus par des perrés ou défendus contre l'action des eaux au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

Les dimensions et la profondeur des fossés et contrefossés seront fixées de manière à assurer la prompte évacuation des eaux et l'assèchement de la voie.

ART. 4. — La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État.

Les rails pèseront au *minimum* 24 kilogrammes par mètre courant.

ART. 5. — Il sera construit des ponts, pontceaux, aqueducs, viaducs, tunnels, etc., en nombre suffisant et dont le débouché ou l'ouverture sera déterminée d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage.

ART. 6. — Lorsque le chemin de fer longera ou traversera à niveau des grandes routes, chemins vicinaux, railway, etc., les travaux à exécuter aux uns et aux autres par les concessionnaires, combinés avec les dispositions réglementaires de l'exploitation devront avoir pour but de maintenir constamment sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

ART. 7. — Le nombre et l'étendue des stations et des haltes, ainsi que leur distribution et la disposition de leurs abords, devront en tout temps être en rapport avec le trafic. Elles seront pourvues des gares et bâtiments avec le matériel et les accessoires de toute nature que réclame une exploitation active et régulière.

Le Gouvernement pourra exiger que la station de l'État à Pepinster soit commune au chemin de fer concédé.

Une convention ultérieure réglera la participation de l'État et des concessionnaires dans les frais des travaux nécessaires à cet effet.

ART. 8. — Tous les ouvrages pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des mêmes localités, à la condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité et qu'ils seront mis en œuvre d'après les règles de l'art de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

ART. 9. — Le fer pour la voie proviendra des usines du pays.

ART. 10. — Les concessionnaires auront la faculté, sous réserve de l'approbation du Gouvernement, de substituer sur tout ou partie de leur ligne, au mode d'exploitation par locomotives, tout autre mode de traction ou de propulsion présentant des avantages de sécurité, de régularité et de célérité au moins équivalentes.

ART. 11. — Les locomotives ou autres machines motrices, les voitures et wagons seront confectionnés dans le pays ; cependant, à raison des perfectionnements qui pourraient être apportés, à l'étranger, dans la fabrication des machines, les concessionnaires ont la faculté d'y acheter celles qui leur seront nécessaires pour leur servir de modèle.

ART. 12. — Les travaux et constructions seront achevés au plus tard, dans les deux années, à compter du jour fixé par l'art. 2, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer concédé puisse être exploité sur toute sa longueur, par locomotives ou tout autre mode de traction ou de propulsion qui aura été adopté de commun accord avec le Gouvernement.

ART. 13. — Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation, ni commencer aucuns travaux avant d'avoir justifié, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, d'une somme de quatre cent mille francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 18.

ART. 14. — La mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

ART. 15. — Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de 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.

ART. 16. — Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer de Pepinster à Spa, pour son exploitation et pour son entretien. Cette clause doit être considérée comme la base du

contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 17. — Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

Le Gouvernement pourra également faire exécuter d'office, aux frais des concessionnaires, si ceux-ci étaient en demeure de le faire, tous les travaux nécessaires pour assurer, en tout temps, le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 18. — Le cautionnement de 100,000 francs, fourni par les concessionnaires, demeure affecté à la garantie de leurs engagements jusqu'au complet achèvement des travaux.

Le Gouvernement pourra en disposer pour faire face aux dépenses résultant de travaux exécutés d'office aux frais des concessionnaires.

ART. 19. — Si, dans le délai de six mois à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du versement de quatre cent mille francs exigé par l'art. 15, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait et de plein droit, déchus de leur concession sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 20. — Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits si les travaux n'étaient pas complètement achevés dans le délai fixé par l'art. 12 et au vœu de cet article.

ART. 21. — Dans les cas de déchéance prévus par les articles précédents, le Gouvernement fera procéder à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses et conditions du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'État, aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être. De plus, la partie du cautionnement des concessionnaires dont il n'aurait pas été disposé serait acquise à l'État à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la somme ainsi acquise à l'État.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette deuxième tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, 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 dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis, sans

aucune indemnité, au Gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchu de tous leurs droits.

ART. 22. — Les art. 19 et 20 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure dûment constaté.

ART. 23. — Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et dépendances ; ils feront également dresser à leurs frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière, de la voie ferrée, des gares, 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, seront dressés aux frais des concessionnaires pour être déposées dans les archives de l'administration.

Exploitation et entretien.

ART. 24. — Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie actuellement en vigueur ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer concédé.

Le Gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté des chemins de fer et de ses dépendances.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent, sont obligatoires pour les concessionnaires et, en général, pour les personnes qui feront usage du chemin de fer.

ART. 25. — Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, le chemin de fer et ses dépendances ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation ; si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées, à cet effet, par l'administration, le Gouvernement pourrait y faire procéder d'office, et dans ce cas il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des travaux et fournitures exécutés, majoré d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

ART. 26. — Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

Péages.

ART. 27. — Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire, par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, le Gouvernement

leur concède pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer et sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir les droits déterminés aux tarifs ci-après, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins des dits concessionnaires.

Tarifs.

Les bases des tarifs sont les suivantes :

Voyageurs.

1 ^{re} classe	fr. » 60 par lieue ;
2 ^e id.	» 45 id.
3 ^e id.	» 30 id.

Toutefois si, sur le chemin de fer de l'État, on adoptait, pour l'une ou l'autre de ces trois classes, des prix supérieurs à ceux indiqués ci-dessus, les concessionnaires seraient autorisés à augmenter les prix correspondants de leur tarif jusqu'au taux fixé par le tarif de l'État.

Tout parcours de deux kilomètres et moins payera pour une lieue.

Equipages.

Taxe fixe, 6 francs par voiture comprenant chargement et déchargement.

Taxe variable, fr. 3-50 par lieue et par voiture.

Animaux.

Pour 1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons et par lieue, 3 francs.

Pour 2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons, fr. 3-23.

Pour 3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches ou 1 waggon de petit bétail, 4 francs.

Chiens.

Par tête et par lieue, 23 centimes.

Bagages.

8 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre; la taxe sera appliquée de 10 en 10 kilogrammes en négligeant toute fraction de dizaine.

Le *minimum* de la taxe des bagages est fixé à 65 centimes.

Petites marchandises.

6 centimes de taxe fixe par 10 kilogrammes, sans qu'elle puisse être inférieure à 50 centimes, et 1 centime de taxe variable par 10 kilogrammes et par lieue.

Grosses marchandises.

Taxe variable par quintal et par lieue (100 kil.) :

Pour la 1 ^{re} classe	. . .	7 centimes ;
Id. 2 ^e id.	. . .	5 ¹ / ₂ id.
Id. 3 ^e id.	. . .	4 id.

Taxe fixe ordinaire par quintal :

Pour la 1 ^{re} classe	. . .	15 centimes ;
Id. 2 ^e id.	. . .	12 id.
Id. 3 ^e id.	. . .	9 id.

En cas de chargement et de déchargement ou même d'une seule opération par les ouvriers du concessionnaire, le prix ci-dessus sera majoré, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe, de 10 centimes par quintal.	
Pour la 2 ^e » de 8	»
Pour la 3 ^e » de 6	»

Les autres objets seront tarifés comme au chemin de fer de l'État.

La classification sera celle admise dans le projet de loi soumis à la Chambre des Représentants pour régler les tarifs des marchandises, en date du 24 janvier 1852.

Les bases qui précèdent ne sont que des *maxima*, et il sera facultatif aux concessionnaires de les réduire, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Le transport des objets dangereux, des masses indivisibles de grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

Les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré.

Tout transport d'objets qui, par leurs formes et leurs dimensions, nécessitent l'emploi exclusif d'un ou de plusieurs waggons, paye pour la charge complète de chaque waggon employé, savoir : au *minimum* de 4,000 kilogrammes, si le poids est inférieur à 4 tonnes, et pour la charge réelle, si le poids dépasse 4 tonnes.

Le Gouvernement pourra exiger l'emploi de waggons couverts pour les voyageurs.

ART. 28. — Dans le cas où les concessionnaires jugeraient utile et convenable d'abaisser au-dessous des limites *maxima* déterminées par le tarif, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis qu'après un délai d'un mois.

ART. 29. — Tous changements apportés dans les tarifs devront être approuvés par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, pris sur la proposition des con-

cessionnaires et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publication.

ART. 30. — La perception des droits devra se faire par les concessionnaires indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai d'un mois ; les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront dans aucun cas donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

ART. 31. — Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

ART. 32. — Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 33. — Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, les concessionnaires seront tenus de réserver, chaque jour, à l'arrière du train des voitures d'un des convois de voyageurs expédiés dans l'une et l'autre direction, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

ART. 34. — Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

ART. 35. — Au moyen de la perception des droits réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 36. — Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration.

ART. 37. — Il ne pourra être établi pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer concédé, aucun péage ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

Dispositions générales.

ART. 38. — Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires ; mais le Gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés, aux fins de remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire au vœu de la loi du 15 avril 1843.

ART. 39. — Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation ; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires ; à cet effet, les concessionnaires verseront dans les trois mois à compter de la date de la concession et ensuite annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée, une somme de 1,500 francs, et jusqu'à l'expiration de la concession dans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 600 francs.

ART. 40. — La surveillance à opérer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

ART. 41. — 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, et par suite, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 42. — A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 43. — Les concessionnaires ont la faculté de former une Société en nom collectif ou anonyme avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière ; s'ils usent de cette faculté, ils seront personnellement déchargés des obligations résultant de l'acte de concession et du présent cahier des charges, et la Société anonyme sera substituée, par le fait de son autorisation par le Gouvernement, à tous les droits et obligations des concessionnaires.

ART. 44. — Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de routes, canal ou chemin de fer sans que les concessionnaires puissent réclamer à ce titre aucune indemnité quelconque.

Le Gouvernement se réserve également de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé. Les concessionnaires auront la préférence pour l'exécution de ces embranchements, qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

ART. 45. Le Gouvernement se réserve expressément la faculté d'apporter des modifications au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis tant sur les voies de communication existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession et de prendre ou de provoquer dans tout le cercle de ses attributions, toutes autres mesures quelconques.

ART. 46. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemin de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre

obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et dans ce cas les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

ART. 47. — Dans aucun cas les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait constater la réalité et l'influence par le Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement au moment où ils auront été posés, ou au plus tard dans les trente jours suivants.

ART. 48. — Dans aucun cas, ils ne pourront baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

ART. 49. — Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme qui leur est accordé à cet effet et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

ART. 50. — Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration; les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

ART. 51. — Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose; avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires.

ART. 52. — Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 53. — Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à fr. 1-70 en principal.

Bruxelles, le 27 novembre 1852.

DEMANET. GIHOUL.

EM VAN HOOREBEKE.