

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MAI 1863.

Extensions de concession en faveur de la Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu et de celle du chemin de fer du Centre.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations tend à autoriser le Gouvernement à concéder, à titre d'extention de concessions précédemment accordées :

1° A la Société anonyme des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, une branche de chemin de fer, destinée à raccorder le réseau actuel de ses voies ferrées au chemin de fer de l'État, à Saint-Ghislain.

2° A la Société anonyme du chemin de fer du Centre, une branche de chemin de fer prenant son origine à la ligne de Baume à Marchienne-au-Pont, à ou près de la station de Piéton, et se dirigeant sur la gare de Leval de la ligne du Centre à Erquelines, pour aboutir aux charbonnages de Péronnes.

La concession des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu remonte au mois de septembre 1833. Ces chemins de fer avaient, à cette époque, pour but unique le raccordement des exploitations charbonnières du couchant de Mons au canal de Mons à Condé.

La voie de ces chemins de fer n'ayant qu'une largeur de 1^m,20, la Société concessionnaire demanda et obtint, en 1852, l'autorisation d'établir une voie de raccordement au railway de l'État de Mons à Quiévrain, ayant la même largeur que la voie de ce railway (1^m,50).

Après l'achèvement du chemin de fer concédé de Mons à Hautmont, la Société du Haut et du Bas-Flénu a également été autorisée à raccorder son réseau à ce chemin de fer.

Aujourd'hui donc les voies ferrées du Haut et du Bas-Flénu sont raccordées à la fois au canal de Mons à Condé, au chemin de fer de l'État, à la station de Jemmapes, et au chemin de fer de Mons à Hautmont, à la station de Frameries.

La Société précitée demande à compléter son réseau, par l'établissement d'une

branche de raccordement à la station du chemin de fer de l'État, à Saint-Ghislain, station à laquelle aboutit également le chemin de fer concédé de Saint-Ghislain à Gand. Cette branche rattachée au raccordement qui aboutit à la station de Frameries, dont il est parlé plus haut, constituera une ligne directe entre Frameries et Saint-Ghislain.

Jusqu'à ce jour, les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu n'étaient tenus de transporter que les produits pondéreux. Par la convention, dont une copie est ci-annexée sous la lettre *A*, la Société s'engage à organiser entre Frameries et Saint-Ghislain un transport régulier de voyageurs et de marchandises et à établir entre ces deux localités une station intermédiaire.

Elle s'engage, en outre, à appliquer les tarifs de l'État aux transports sur toutes les parties de son réseau dont la voie est établie à la largeur de 4^m,50, lorsque ces transports auront lieu en service mixte avec partage des frais fixes.

La concession expirera en même temps que celle de la concession primitive des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu. Cette dernière concession n'a plus qu'une durée d'une soixantaine d'années.

En exécution de la loi du 20 décembre 1851, le Gouvernement a concédé un chemin de fer ayant son point de départ à la station des Écaussines du chemin de fer de l'État, et aboutissant, à Erquelines, au chemin de fer concédé de Charleroi à la frontière française.

En exécution de la loi du 27 mai 1859, la Société du Centre, concessionnaire du chemin de fer précité, obtint, à titre d'extension, la concession d'un chemin de fer partant de la station de Baume et aboutissant à la station de Marchienne-au-Pont du railway de l'État.

La branche de chemin de fer que le Gouvernement demande à pouvoir concéder est destinée à établir un nouveau raccordement entre ces deux chemins de fer; cette branche partira de la station de Piéton du chemin de fer de Baume à Marchienne-au-Pont, rencontrera le chemin de fer du Centre à Erquelines à la station de Leval et aboutira aux charbonnages de Péronnes. — Elle a principalement pour but de fournir un moyen de transport à plusieurs charbonnages nouveaux du bassin du Centre.

Les deux concessions accordées en exécution des lois précitées des 20 décembre 1851 et 27 mai 1859 étaient régies par un cahier des charges qui imposait un tarif spécial.

Par la convention ci-jointe, sous la lettre *B*, la Société du Centre accepte le tarif de l'État pour tout son réseau.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.

A decorative monogram featuring the letters 'L' and 'S' intertwined, with the word 'Leopold' written in a stylized, cursive font to the right.

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

1° A la Société anonyme des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, une branche de chemin de fer destinée à raccorder son réseau actuel à la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de l'État.

Cette concession sera accordée aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges, en date du 11 avril 1863;

2° A la Société anonyme du chemin de fer du Centre une branche de chemin de fer prenant son origine au chemin de fer de Baume à Marchienne au-Pont, à ou près de la station de Piéton, se dirigeant sur la station de Leval du chemin de fer du Centre à Erquelines, et aboutissant aux charbonnages de Péronnes.

Cette concession sera accordée aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges, en date du 3 avril 1863.

Donné à Lacken, le 30 avril 1863.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

ANNEKE A.

CONVENTION.

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

Et la Société anonyme des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, représentée
par M. Frédéric Corbisier, président du conseil d'administration, et M. Albert
Quenon, régisseur de ladite Société, agissant en vertu de décision de l'assemblée
générale des actionnaires réunis au siège social, le 12 octobre 1864, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société contractante s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques
et périls, et aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des
charges y annexé, une branche de chemin de fer destinée à raccorder le réseau
actuel des voies ferrées du Haut et du Bas-Flénu à la station du chemin de fer de
l'État, à Saint-Ghislain.

Cette branche de chemin de fer aura son point de départ à ladite station de
Saint-Ghislain et aboutira à l'embranchement à grande section qui relie actuelle-
ment le réseau du Haut et du Bas-Flénu au chemin de fer de Mons à Hautmont,
de manière à constituer, avec ledit embranchement établi en exécution des arrêtés
royaux des 21 novembre 1852 et 7 avril 1856, une ligne directe entre
Saint-Ghislain et Frameries.

ART. 2.

Si le Gouvernement jugeait nécessaire de faire exécuter à cet embranchement
des travaux complémentaires, aux fins d'approprier cette branche à sa nouvelle
destination, la Société contractante sera tenue d'exécuter les travaux que
l'administration prescrira.

ART. 3.

La Société contractante s'engage à organiser, entre Saint-Ghislain et Frameries,
un service régulier de transport de voyageurs et de marchandises et à établir
entre ces deux localités une station intermédiaire.

ART. 4.

A partir de la mise en exploitation de la ligne de Saint-Ghislain à Frameries, les transports effectués sur toute la partie du réseau qui est établie à la largeur de un mètre cinquante centimètres, seront, lorsqu'ils auront lieu en service mixte, avec partage des frais fixes, tarifés conformément à l'art. 33 du cahier des charges ci-annexé. Dans tous les autres cas, ces transports resteront, ainsi que ceux effectués sur la partie du réseau construite à la section de un mètre vingt centimètres, soumis aux péages fixés par les art. 23 et 26 du cahier des charges du 31 juillet 1833.

ART. 5.

Pour garantir au profit du Gouvernement l'exécution de la présente convention, la Société contractante, de seconde part, a déposé, ce jourd'hui 11 avril courant, un cautionnement de vingt mille francs (fr. 20,000).

ART. 6.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi ratifiant la présente convention. Celle-ci sera regardée comme non avenue dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait point le Gouvernement à concéder la branche de chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui y sont stipulées, à moins, dans ce dernier cas, que la Société contractante, de seconde part, n'accepte les modifications qui pourraient y être apportées.

ART. 7.

La présente convention et le cahier des charges seront enregistrés au droit fixe de fr. 4-70 en principal.

Fait en double, à Bruxelles, le 11 avril 1865.

A. QUENON.

JULES VANDERTICHELEN.

FRÉD. CORBISIER.

CAHIER DE CHARGES.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer, dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendra son origine à la station du chemin de fer de l'État, à Saint-Ghislain et aboutira à la branche de raccordement des chemins de fer du Haut et du Bas-Flenu avec le chemin de fer de Mons à Hautmont.

Il sera raccordé avec les voies ferrées existantes, à son point de départ comme à son point d'arrivée, de la manière et aux conditions à régler ultérieurement.

Indépendamment du prix de location, auquel le concessionnaire pourra être tenu pour l'usage éventuel de la station de Saint-Ghislain, il devra en outre, supporter tous les frais et toutes les dépenses que nécessiteront les changements à y faire dans l'intérêt exclusif de l'établissement et de l'exploitation de la ligne qui lui est concédée, tels que agrandissement du terre-plein, déplacement et augmentation des voies, excentriques, gares d'évitement, et, en général, tous travaux nécessaires que le Gouvernement trouvera bon de prescrire pour la bonne et régulière exploitation de cette ligne.

ART. 2. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, le 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 indiqués les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à la même échelle pour les longueurs et à l'échelle de un à mille mètres pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux d'Ostende. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées en dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente, rampe ou palier, la longueur des parties droites et le développement ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

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

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

ART. 3. Dans les six mois suivants, le 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.

Il 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 du 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 le point où devra être établie la station intermédiaire dont il est fait mention à l'art. 3 de la convention.

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

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

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

Le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix millimètres par mètre.

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

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de cent mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente aussi bien que celle de la rampe dépassera cinq millimètres par mètre.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties

de chemins de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de trois cent cinquante mètres à sept cents mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des Travaux Publics.

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

Arr. 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.

La Société contractante est également autorisée à doubler la voie existante des branches à grande section, là où elle le jugerait nécessaire et à acquérir, à cet effet, au besoin par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, les terrains à occuper.

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

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie sera de deux mètres.

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

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

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

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

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

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

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur et de la nature du terrain. En général, le rapport de la base à la hauteur

des talus sera de un à un, de un et quart à un, ou de un et demi à un, selon que la hauteur des talus sera inférieure à trois mètres, comprise entre trois mètres et quatre mètres ou supérieure à quatre mètres.

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

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

Art. 7. Le concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement 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 de projets approuvés au préalable par le Ministre des Travaux Publics.

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

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par l'administration à raison des circonstances locales, mais ne sera généralement pas inférieure à sept mètres pour une route ni à quatre mètres cinquante centimètres pour un chemin vicinal.

La voie charretière aura trois mètres à cinq mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc et sera comprise entre deux trottoirs; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré du 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 le chemin de fer auront, s'ils sont disposés en plein cintre, en arc de cercle ou en anse de panier, une hauteur de cinq mètres au moins depuis le couronnement du pavage ou de l'empierrement jusqu'au sommet de la courbe d'intrados, et s'ils sont recouverts d'un tablier formé de longerons, une hauteur de quatre mètres trente centimètres au moins depuis le couronnement du pavage ou de l'empierrement jusqu'à la face inférieure des longerons.

Dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, de même que dans

les tunnels, il devra rester un intervalle entièrement libre de un mètre cinquante centimètres au moins de chaque côté du railway.

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

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

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaire pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. A tous les ouvrages d'art surmontés d'un remblai de plus de trois mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage.

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

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

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions qu'elles auront à supporter, de concert entre le 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 du 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 waggon de marchandises à pleine charge, remorqués, suivant les circonstances, par deux, trois ou quatre locomotives des plus pesantes. Pour les ouvrages, avec tabliers construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de quatre cents kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, dix-huit mille kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge du 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 sept 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 cinq mètres en général.

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

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

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire de part et d'autre du palier sera au moins égale à trois mètres cinquante centimètres et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin de fer ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer.

Art. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être maintenu, dans toutes ses parties en parfait état d'entretien et pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, hangars aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompe, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, signaux et clôtures.

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

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

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

Il devra y avoir au moins une maisonnette de garde pour chaque étendue de deux à trois mille 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 quarante mètres carrés environ. Elles seront accompagnées d'un jardin d'une contenance d'un are au moins,

ainsi que de 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 gardes de 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 le 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 trente-quatre 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, préparés à la créosote.

Toutefois celles à placer dans les parties de la ligne décrivant des courbes de moins de mille mètres de rayon, de mêmes que celles à placer aux abords 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'arcs ou de poutres en bois que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

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

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

ART. 13. Le concessionnaire sera d'ailleurs tenu de donner aux haltes et stations les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie et même de créer de nouvelles haltes et stations, lorsque le 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 du concessionnaire, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

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

ART. 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 vingt décembre mil huit cent cinquante-quatre. Le 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 du concessionnaire.

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

ART. 18. Le cautionnement de 20,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à titre de garantie de ses engagements.

Ce cautionnement sera remboursé lorsqu'il aura 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. Le concessionnaire sera déchu de ses droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date du 11 avril courant et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

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

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; le concessionnaire devra se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être; de plus, la partie du

cautionnement du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement non encore remboursée, ou dont il n'aurait par été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme d'e conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 21. Les art. 19 et 20 ne seront pas applicables, si le concessionnaire justifie que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

ART. 22 Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

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 du concessionnaire 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 le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, 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 waggon 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. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce

qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

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

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

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

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

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

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

Celle-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée une somme de 500 francs pour frais de surveillance des travaux de construction de la branche de chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges.

La redevance fixée par l'art. 33, du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu, pour la surveillance de l'exploitation, est portée à 600 francs par an, à partir de la mise en exploitation de la ligne de Saint-Ghislain à Frameries.

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

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

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

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

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

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

ART. 34. La concession est accordée pour un terme qui expirera en même temps que la concession des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu.

ART. 35. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant la durée de la concession, 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 arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 36. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 35 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, le 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, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

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

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics, et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et 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 effectuée à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si le concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou 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. Le concessionnaire sera tenu 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, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 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 le concessionnaire.

ART. 44. Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

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

ART. 45. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches, et les agents nécessaires au service de la poste.

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

ART. 46. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt 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.

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

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

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

Le concessionnaire sera tenu 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.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

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

Le 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 du concessionnaire devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents de l'État.

Les agents du 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 le concessionnaire, autoriser l'établissement, le long du chemin de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement et le déchargement de wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

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

ART. 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 le concessionnaire de ce dernier chemin de fer puisse réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que lui 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 au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer de Saint-Ghislain à Frameries, les voitures, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixé 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 le 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 communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, le concessionnaire ne pourra y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour le concessionnaire, tous ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, le concessionnaire restera chargé 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. 53. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

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

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

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

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

ART. 58. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il

en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants. Il ne pourra enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 59. Le 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. Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de son chemin de fer, pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession

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

ART. 61. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 62. 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. 63. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 4-70 (un franc soixante et dix centimes) en principal.

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

Bruxelles, le 11 avril 1865.

JULES VANDERSTICHELEN.

Pour la société anonyme de chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu :

Le Régisseur,
ALBERT QUENON.

Le Président du Conseil d'Administration,
FRÉDÉRIC CORBISIER.

ANNEXE B.

CONVENTION.

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

Et la société anonyme dite Compagnie du chemin de fer du Centre, représentée par son conseil d'administration agissant en exécution de la résolution de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 24 mai 1864, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La société contractante s'engage à construire et à exploiter ou à faire exploiter, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, une branche de chemin de fer prenant son origine au chemin de fer de Baume à Marchiennes-au-Pont, à ou près de la station de Piéton, se dirigeant sur la gare de Leval du chemin de fer du Centre à Erquelines, pour aboutir aux charbonnages de Péronnes.

Elle s'engage, en outre, à construire un embranchement destiné à relier à cette branche de chemin de fer, le puits n° 2 de la société charbonnière d'Anderlues.

ART. 2.

A partir de la mise en exploitation de la branche de chemin de fer, objet de la présente convention, toutes les dispositions du cahier des charges dont il est fait mention à l'art. 1^{er}, seront rendues applicables tant à la ligne des Écaussines à Erquelines qu'à celle de Baume à Marchiennes-au-Pont, dont la Compagnie du Centre est concessionnaire en vertu des arrêtés royaux des 27 septembre 1853, 10 juin 1856 et 27 mai 1859, à l'exception toutefois que ladite compagnie ne pourra être tenue d'exécuter de nouveaux travaux aux stations et aux bâtiments des recettes et de leurs dépendances exécutés conformément aux dispositions des cahiers des charges qui régissent les concessions de ces deux lignes, que pour autant que les besoins de la sécurité publique ou de l'exploitation l'exigeraient.

ART. 3.

Le restant du cautionnement du chemin de fer de Baume à Marchiennes-au-Pont, qui se trouve encore déposé dans la caisse du Trésor, demeure égale-

ment affecté à titre de garantie des engagements résultant de la présente convention.

Ce restant, s'élevant à trente-quatre mille francs (fr. 54.000), sera restitué lorsque la société contractante aura terminé tous les travaux qui lui incombent.

ART. 4.

Ce Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi pour la ratification de la présente convention. Cette convention sera considérée comme non avenue dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui y sont stipulées, à moins, dans ce dernier cas, que la société contractante n'accepte les modifications qui pourraient y être apportées.

ART. 5.

La présente convention et le cahier des charges seront enregistrés au droit fixe de un franc soixante-dix centimes (fr. 1-70) en principal.

Fait en double, à Bruxelles, le 5 avril 1865.

JULES VANDERSTICHELEN.

Pour la Compagnie du Centre :

Le Directeur,
LEBON.

Le Président du Conseil,
COMTE DE ROBIANO.

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 au chemin de fer de Baume à Marchienne-au-Pont, à ou près de la station de Piéton, se dirigera sur la gare de Leval du chemin de fer du Centre à Erquelines, et aboutira aux charbonnages de Péronnes.

La Société concessionnaire devra construire un embranchement destiné à raccorder au chemin de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, le puits n° 2 de la société charbonnière d'Anderlues.

Ce chemin de fer sera convenablement raccordé avec les voies ferrées existantes, et la station de Piéton ainsi que la gare de Leval seront appropriées aux besoins du service de cette nouvelle branche du chemin de fer du Centre.

ART. 2. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, 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 indiqués les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à la même échelle pour les longueurs et à l'échelle de un à mille mètres pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux d'Ostende. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées en dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente, rampe ou palier, la longueur des parties droites et le développement, ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

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

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

ART. 3. Dans les six mois suivants, 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.

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

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

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemins de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de trois

cent cinquante mètres à sept cents mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des Travaux Publics.

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

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

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

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

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

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

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

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux.

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

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

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

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

Art. 7. 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 de projets approuvés au préalable par le Ministre des Travaux Publics.

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

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'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 sept mètres pour une route ni à quatre mètres cinquante centimètres pour un chemin vicinal.

La voie charretière aura trois mètres à cinq mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc et sera comprise entre deux trottoirs; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré 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 le chemin de fer auront, s'ils sont disposés en plein cintre, en arc de cercle ou en anse de panier, une hauteur de cinq mètres au moins depuis le couronnement du pavage ou de l'empierrement jusqu'au sommet de la courbe d'intrados, et s'ils sont recouverts d'un tablier formé de longerons, une hauteur de quatre mètres trente centimètres au moins depuis le couronnement du pavage ou de l'empierrement jusqu'à la face inférieure des longerons.

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

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

Ils seront accompagnés de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles et se

raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer de part et d'autre des viaducs.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaire pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. A tous les ouvrages d'art surmontés d'un remblai de plus de trois mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage.

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

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

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions qu'elles auront à supporter, de concert entre 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 quatre cents kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, dix-huit mille kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge 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 sept 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 cinq mètres en général.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages à niveau auront au

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

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

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire de part et d'autre du palier sera au moins égale à trois mètres cinquante centimètres et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin de fer ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer.

ART. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être maintenu, dans toutes ses parties en parfait état d'entretien et pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, hangars aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompe, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, excéntriques, crossings, signaux et clôtures.

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

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

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

Il devra y avoir au moins une maisonnette de garde pour chaque étendue de deux à trois mille 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 quarante mètres carrés environ. Elles seront accompagnées d'un jardin d'une contenance d'un are au moins, ainsi que de 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, suffi-

sante 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 gardes-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 trente-quatre 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 mille mètres de rayon, de mêmes que celles à placer aux abords 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'arcs ou de poutres en bois que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles.

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

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

ART. 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 vingt décembre mil huit cent cinquante-quatre. 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 dix-huit mois, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 18. La Société concessionnaire sera déchue de ses droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date du 10 août courant et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 19. 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 par 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. 20. Les art. 18 et 19 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. 21. 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^o 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^o Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents de la Société concessionnaire et leurs rapports entre eux ;

3^o 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. 22. 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. 23. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 24. 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. 25. 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 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. % 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. 18.

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

ART. 26. 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. 27. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais de la société concessionnaire.

A cette fin, celle-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée une somme de mille francs pour frais de surveillance des travaux de construction de la branche de chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges

A partir du 1^{er} janvier 1867, la redevance à payer par la Société concessionnaire pour frais de surveillance pendant toute la durée de l'exploitation, des lignes des Écaussines à Erquelinnes, de Baume à Marchiennes-au-Pont et du Piéton à Leval, est fixée à mille francs par an.

ART. 28. 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. 29. 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. 30. 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. 31. 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 concessionnaire, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 32. 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. 33. La concession est accordée pour un terme qui expirera en même temps que la concession du chemin de fer des Écaussines à Erquelinnes.

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 la concession, 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 arrêtés de commun accord entre la Société concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais de la dite Société.

ART. 35. 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. 36. 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. 37. 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. 38. 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 effectuée 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 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. 39. La Société concessionnaire sera tenue de transporter les électeurs tant sur la ligne faisant l'objet de la présente convention que sur celles des Écaussinnes à Erquelines et de Baume à Marehiennes-au-Pont, 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. 40. 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. 41. 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. 42. 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. 43. 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. 44. 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. 45. 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. 46. 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 y 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. 47. 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 de wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

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

ART. 48. 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 lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 49. 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, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixé de gré à gré ou à dire d'experts. Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 50. 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. 51. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, 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 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'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 52. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que la Société concessionnaire puisse réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

ART. 53. 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 son chemin de fer, sans qu'il puisse de ce chef ou à ce sujet réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 54. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 55. 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. 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 le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 56. 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. 57. 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 auront 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. 58. 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. 59. 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 de son chemin de fer, pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

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

ART. 60. 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. 61. La Société concessionnaire pourra rétrocéder la concession qui fait l'objet du présent cahier des charges, à une société anonyme nouvelle, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts de cette nouvelle Société auront été approuvés par le Gouvernement, celle-ci sera substituée aux droits et obligations de la Société du Centre.

ART. 62. 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. 65. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 (un franc soixante et dix centimes) en principal.

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

Bruxelles, le 5 avril 1865.

JULES VANDERSTICHELEN.

Pour la Compagnie du Centre :

Le Directeur,
LEBON.

Le Président du Conseil,
COMTE DE ROBIANO.

-----ooo-----