Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 FÉVRIER 1836.

Concession de plusieurs lignes de chemin de fer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder,

1^o Aux sieurs P. A. Maertens, banquier à Bruxelles et V. Dessigny, banquier à Mons, la construction et l'exploitation de trois lignes de chemin de fer, partant de la station de Saint-Ghislain, du railway de l'État et aboutissant, la première à la station d'Ath, commune aux railways de Tournay à Jurbise et de Dendre et Waes; la seconde à la station d'Audenarde du chemin de fer d'Audenarde vers Gand, en passant par Leuze et Renaix; la troisième à la station de Tournay, commune au railway de l'État et à celui de Tournay à Jurbise, en passant par Peruwelz;

2^o La construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Braine-le-Comte aux Aeren, par Enghien, avec prolongement éventuel jusqu'à Courtrai;

3^o La construction d'une ligne de chemin de fer directe de Bruxelles à Louvain, dont l'exploitation se fera par le Gouvernement;

4^o La construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer de Louvain au camp de Beverloo, par Diest, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière néerlandaise et embranchement sur Herenthals;

5^o La construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Mariembourg à Chimay, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière de France;

6^o Aux sieurs Sedille et Comp., à Bruxelles, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Blankenberghe vers la station du chemin de fer de l'État à Bruges.

Les lignes de chemin de fer qu'il s'agit de concéder aux sieurs Maertens et Dessigny, ont notamment pour but de mettre les charbonnages du Couchant de Mons, plus directement qu'elles ne le sont par les lignes existantes, en communication avec les deux Flandres.

C'est ainsi que les distances de Saint-Ghislain à Ath, à Gand et à Tournay, qui

sont aujourd'hui, par la voie la plus courte, respectivement de 37,408 et 69 kilomètres, seront réduites respectivement à 21, 76 et 39 kilomètres environ.

Il y aura donc pour les relations de Saint-Ghislain avec Ath et la vallée de la Dendre, d'une part, avec Gand, d'autre part, et avec Tournay, Courtrai, Ypres et Bruges, de troisième part, des réductions de distance s'élevant à environ 16, 32 et 30 kilomètres, respectivement.

Indépendamment de ces réductions de distance, les nouvelles lignes auront pour effet de rattacher, aux chemins de fer existants, des localités, qui, bien que secondaires, ne laissent pas que d'avoir une certaine importance, soit sous le rapport de la population, soit sous celui du commerce ou de l'industrie, telles que Blaton, Peruwelz, Antoing et Renaix.

Parmi les projets soumis au Gouvernement pour l'établissement d'un chemin de fer plus direct que ceux existants entre Saint-Ghislain et Gand, il en est un, d'après lequel la distance entre ces deux localités aurait été moindre qu'elle ne l'est d'après celui proposé par les sieurs Maertens et Dessigny. Je veux parler du projet présenté par les sieurs Moucheron et Delaveleye, pour l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Ghislain à Gand, par Ath et Sottegem.

Mais, outre que la réduction de distance serait peu considérable, puisqu'elle ne s'élèverait qu'au douzième environ de la distance totale entre Saint-Ghislain et Gand, il est à remarquer que, sauf Ath, le chemin de fer projeté par les sieurs Moucheron et Delaveleye ne traverserait que des communes exclusivement rurales, tandis que celui projeté par les sieurs Maertens et Dessigny passe par des localités, telles que Blaton, Peruwelz, Leuze, Renaix et Audenarde, qui ne manquent pas d'importance sous le rapport du commerce et de l'industrie.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement au point de vue de l'intérêt de ces localités, mais encore sous le rapport de l'intérêt de l'État, que le projet des sieurs Maertens et Dessigny mérite de l'emporter sur celui des sieurs Moucheron et Delaveleye.

En effet, si le chemin de fer projeté par les sieurs Maertens et Dessigny doit, comme le ferait celui projeté par les sieurs Moucheron et Delaveleye, enlever au railway de l'État une partie des transports dont il est en possession aujourd'hui, le premier, à cause de l'importance commerciale et industrielle des localités qu'il traverse, amènera sur le railway de l'État, en compensation des pertes qu'éprouvera celui-ci, des transports plus considérables que ne le ferait le second.

D'un autre côté, les sieurs Maertens et Dessigny se sont engagés à rendre l'État indemne du chef de la garantie de *minimum* d'intérêt, accordée aux concessionnaires de la ligne d'Audenarde vers Gand.

Dans l'enquête qui a été ouverte sur les projets de chemins de fer destinés à mettre le Couchant de Mons, plus directement qu'il ne l'est aujourd'hui, en communication avec Gand, on a été unanime pour reconnaître qu'il y a utilité publique à exécuter un chemin de fer passant par Leuze, Renaix et Audenarde, aussi bien qu'à établir un chemin de fer passant par Ath et Sottegem. Mais au sein de la commission d'enquête aussi bien que de la part des différentes autorités qui ont été consultées, il y a eu un partage à peu près égal de voix sur la question de savoir auquel de ces deux chemins de fer il y a lieu de donner la préférence.

Les principales considérations que l'on puisse faire valoir en faveur de la ligne par Ath et Sottegem, sont, d'une part, que cette ligne établirait une jonction

directe entre le Couchant de Mons et la vallée de la Dendre ; d'autre part, qu'elle mettrait le Couchant de Mons plus directement en communication avec Gand, que ne le ferait la ligne par Leuze, Renaix et Audenarde.

Or, le projet de loi actuellement soumis aux délibérations des Chambres Législatives comprenant une ligne directe de Saint-Ghislain à Ath, il est satisfait à la première de ces deux considérations.

Quant à la seconde, j'ai déjà fait remarquer que le raccourcissement que la ligne par Ath et Sottegem présente relativement au tracé par Leuze, Renaix et Audenarde, est peu considérable.

Si, du reste, on a attaché une grande importance à ce que, pour le chemin de fer de Saint-Ghislain à Gand, on adoptât le tracé le plus direct, c'est afin de réduire le plus possible le prix de transport des houilles du Couchant de Mons en destination de cette dernière ville. Or, si on admet qu'un chemin de fer qui, comme celui par Ath et Sottegem, n'aurait en quelque sorte que des houilles à transporter, pourrait opérer ces transports à raison de 5 centimes environ par tonne kilomètre, comme l'ont proposé les demandeurs en concession, on doit admettre aussi qu'un chemin de fer, qui, comme celui par Leuze, Renaix et Audenarde, peut compter sur un trafic assez considérable, dû aux localités qu'il traverse, serait en mesure, à plus forte raison, de faire les transports de houille audit taux par tonne kilomètre, et même de réduire ce taux de manière à compenser la différence de longueur, peu considérable, existant entre les deux lignes.

Il me reste à dire un mot de la concurrence que les lignes qu'il s'agit de concéder aux sieurs Maertens et Dessigny et peuvent faire aux voies navigables.

Certes, si le fret devait se maintenir au taux auquel il se trouve aujourd'hui, les lignes de chemin de fer prémentionnées pourraient enlever aux voies navigables une partie considérable des transports dont elles sont en possession. Mais on ne doit pas perdre de vue que c'est à l'absence d'une concurrence suffisante, qu'il faut attribuer l'élévation actuelle du fret, et que celui-ci, tout en restant autant qu'on peut le désirer, rémunérateur pour le batelage, peut descendre à un taux permettant à la navigation de lutter avec succès contre les chemins de fer. Je ferai remarquer à l'appui de ce que je viens de dire, qu'en 1854, le fret du Couchant de Mons à Gand est descendu jusqu'à fr. 2-88 par tonneau, alors que, d'après la proposition même des sieurs Moucheron et Delaveleye, le prix de transport par chemin de fer s'élèverait à fr. 3-45.

Ce qui doit d'ailleurs rassurer sur les conséquences que l'établissement des chemins de fer projetés peut avoir quant aux recettes des voies navigables, c'est l'exemple de ce qui se passe au canal de Charleroy à Bruxelles, où, bien que le chemin de fer établi parallèlement transporte des quantités considérables de charbon, le mouvement s'accroît constamment, à tel point que, malgré une réduction de plus d'un tiers apporté en 1849, au droit de navigation, la recette actuelle n'est pas très-loin d'atteindre celle que l'on faisait sous le régime du tarif précédent, fait qui s'explique par l'extension que ne cesse de prendre le commerce du charbon.

En ce qui concerne la concession d'une ligne de Braine-le-Comte aux Acren, je crois pouvoir me borner à faire observer que la Législature avait déjà autorisé le Gouvernement à l'accorder aux sieurs Zaman et C^e, mais que ceux-ci ont encouru la déchéance.

Quant au prolongement éventuel de cette ligne jusqu'à Courtrai, il permettrait aux charbonnages du Centre et de Charleroy de lutter avec ceux du Couchant de Mons sur les marchés de la Flandre occidentale.

Pour ce qui regarde la construction d'une ligne directe de chemin de fer entre Bruxelles et Louvain, elle est nécessaire pour empêcher que les transports entre Bruxelles et Liège n'abandonnent le chemin de fer de l'État pour suivre les railways concédés de Bruxelles à Namur et de Namur à Liège, dont la longueur totale n'est que peu supérieure à celle de la ligne actuelle de l'État entre Bruxelles et Liège, et qui rachètent le faible allongement qu'ils présentent par l'absence de tout plan incliné.

Comme, d'ailleurs, l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain enlèvera nécessairement à la ligne existante par Malines, une partie notable de ses transports, il ne peut être question de le concéder purement et simplement; mais l'État doit s'en réserver l'exploitation, sauf à le faire construire par une compagnie moyennant une part dans les recettes. C'est ce système que le Gouvernement propose d'adopter, d'après un projet et un cahier des charges à arrêter au préalable.

En ce qui concerne la construction d'un chemin de fer de Louvain, par Diest, au camp de Beverloo, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière néerlandaise et embranchement sur Herenthals, je ferai remarquer que la loi du 24 juin 1853 a déjà autorisé le Gouvernement à concéder un chemin de fer de Louvain à Herenthals, et qu'en complétant cette ligne par un chemin de fer dirigé vers le camp de Beverloo et prolongé éventuellement vers la frontière néerlandaise, on obtiendra un réseau qui desservira de la manière la plus convenable les relations de la Campine avec le reste de la Belgique et contribuera efficacement au développement de l'agriculture dans cette partie du pays.

La ligne de Mariembourg à Chimay comprise au projet de loi a pour but de relier cette dernière ville au réseau des chemins de fer belges. Par son prolongement en France, elle deviendra une ligne internationale d'une grande importance pour une partie considérable du pays.

Le 6° du projet de loi est relatif à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer de Blankenberghe vers la station du chemin de fer de l'État, à Bruges.

Déjà par la loi du 24 juin 1853, le Gouvernement avait été autorisé à concéder ce chemin de fer; mais lors de la discussion à laquelle le projet de cette loi a donné lieu, sur l'interpellation de deux membres de la Chambre des Représentants, le Gouvernement a déclaré, par l'organe du Ministre des Travaux Publics, qu'il n'était pas question, en ce moment, d'établir un chemin de fer sur la route de Bruges à Blankenberghe. La convention nouvelle reposant sur un principe contraire, il a paru, eu égard à la déclaration qui précède, qu'il était du devoir du Gouvernement de soumettre cette convention aux délibérations des Chambres.

L'expérience acquise, non-seulement en France, mais surtout en Belgique, où des chemins de fer industriels établis sur l'accotement de quelques routes, existent depuis un grand nombre d'années, a permis de constater que les appréhensions exprimées au sein de la Chambre ne sont pas fondées: de plus, l'enquête à laquelle la question dont il s'agit, a été soumise, n'a soulevé aucune opposition et

a démontré que toutes les communes sont favorables à l'établissement d'un railway sur un des accotements de la route de Bruges à Blankenberghe.

A l'appui des considérations qui précèdent et qui semblent pouvoir motiver suffisamment l'approbation donnée par le Gouvernement au projet des sieurs Sedille et compagnie, il y a lieu de faire remarquer encore que, depuis la publication de la loi précitée du 24 juin 1853, le Gouvernement n'a reçu aucune proposition sérieuse pour relier par une voie ferrée, établie dans les conditions ordinaires, la commune de Blankenberghe au réseau du chemin de fer de l'État : il serait en conséquence à craindre qu'en rejetant le projet des sieurs Sedille et compagnie, cette commune importante à divers titres, ne fût privée pendant longtemps encore d'une voie de communication qui doit contribuer puissamment au développement de sa prospérité.

En terminant, je ferai observer que, sauf la ligne directe de Bruxelles à Louvain, qui serait construite par une société, mais exploitée par l'État, les autres lignes faisant l'objet du projet de loi, seraient construites et exploitées par des concessionnaires sans l'intervention financière de l'État.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

1° Aux sieurs P. A. Maertens, banquier, à Bruxelles, et V. Dessigny, banquier, à Mons, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges ci-annexés, la construction et l'exploitation de trois lignes de chemin de fer, ayant leur origine au chemin de fer de l'État à Saint-Ghislain, et aboutissant, la première, à la station d'Ath, commune aux chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Dendre et Waes; la seconde à la station d'Audenarde du chemin de fer d'Audenarde vers Gand, en passant par Leuze et Renaix; la troisième

à la station de Tournay, commune au railway de l'État et à celui de Tournay à Jurbise, en passant par Peruwelz ;

2° A des conditions semblables à celles de la convention et du cahier des charges prémentionnés, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer partant de la station de Braine-le-Comte du railway de l'État, et aboutissant à celle des Aeren du railway de Dendre et Waes, en passant par Enghien, avec prolongement éventuel jusqu'à Courtray ;

3° D'après un projet et un cahier des charges à arrêter par le Gouvernement, la construction d'une ligne de chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain ; dont l'exploitation se fera par l'État ;

4° A des conditions semblables à celles de la convention et du cahier des charges relatifs aux lignes de chemin de fer à concéder aux sieurs Maertens et Dessigny, conformément à ce qui est dit ci-dessus, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer partant de la station de Louvain du railway de l'État, passant par Diest, et aboutissant au camp de Beverloo, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière néerlandaise et embranchement sur Herenthals ;

5° A des conditions semblables à celles dont il vient d'être question, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Mariembourg à Chimay, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière de France ;

6° Aux sieurs Sedille et C^o, à Bruxelles, la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges ci-annexés, d'un chemin de fer de Blankenberghe vers la station du chemin de fer de l'État à Bruges.

Donné à Bruxelles, le 11 février 1856.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M^r A. DEMON, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et les sieurs PIERRE-ANTOINE MAERTENS, banquier à Bruxelles, domicilié à Saint-Josse-ten-Noode, et VICTORIEN DESSIGNY, banquier, domicilié à Mons, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les seconds ci-dessus nommés s'engagent :

1^o A construire et exploiter aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente et signé *ne varietur* par les contractants d'une et d'autre part :

A. Un chemin de fer partant de Saint-Ghislain et se dirigeant sur Audenarde, par Leuze et Renaix.

B. Un chemin de fer de Saint-Ghislain à Tournay, par Peruwelz.

C. Un chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.

2^o A tenir le Gouvernement indemne de la garantie d'un minimum de produit net de soixante et douze mille francs accordée aux concessionnaires du chemin de fer d'Audenarde vers Gand, par la convention du 28 septembre 1855, approuvée par arrêté royal du 27 octobre suivant ;

3^o A verser dans la caisse du Trésor, au moment de la signature de la présente, une somme de deux cent mille francs en espèces, bons du Trésor ou obligations d'emprunts nationaux, à titre de cautionnement provisoire. La moitié de cette somme sera acquise à l'État si, par le fait des contractants de 2^e part, il n'était donné aucune suite soit à la présente convention, soit à la loi destinée à la ratifier, à moins, toutefois, qu'ils ne justifient qu'ils en ont été empêchés par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit.

ART. 2.

Le premier ci-dessus nommé s'engage de son côté, en premier lieu, à présenter aux Chambres, dans la présente session législative, un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné, les chemins de fer de Saint-Ghislain à Audenarde, de Saint-Ghislain à Tournay et de Saint-Ghislain à Ath ; et, en second lieu, dans le cas où les Chambres autoriseraient le Gouvernement à concéder ces chemins de fer auxdites clauses et conditions, à soumettre au Roi un projet d'arrêté déclarant les seconds

ci-dessus nommés concessionnaires desdits chemins de fer, dès qu'ils auront satisfait aux stipulations de l'art. 3 du cahier des charges ci-dessus rappelé.

ART. 5.

La présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire sera remboursé, dans le cas où les Chambres, ou bien n'autoriseraient pas le Gouvernement à concéder les chemins de fer auxquels elle est relative, ou bien ne l'autoriseraient qu'à des conditions autres que celles stipulées audit cahier des charges, à moins, toutefois, que dans ce dernier cas, les seconds nommés ne consentent à ce qu'elle ressortisse ses effets nonobstant les modifications qui auraient été apportées au cahier des charges.

Fait en double à Bruxelles, le dix-sept janvier 1800 cinquante-six.

Approuvé l'écriture,

MAERTENS.

V. DESSIGNY.

A. DUMON.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession des chemins de fer de Saint-Ghislain à Audenarde , de Saint-Ghislain à Tournai et de Saint-Ghislain à Ath.

ART. 1^{er}. Les chemins de fer dont la concession sera accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendront leur origine au chemin de fer de l'État à Saint-Ghislain, et aboutiront, d'une part. à Audenarde, d'autre part, à Tournay, de troisième part, à Ath.

Le tracé de la ligne de Saint-Ghislain à Audenarde et de la ligne de Saint-Ghislain à Tournay, pourra être commun sur une partie du parcours.

ART. 2 Les chemins de fer devront se raccorder respectivement à Saint-Ghislain et à Tournay avec le chemin de fer de l'État; à Leuze et à Ath avec le chemin de fer concédé de Tournay à Jurbise, et à Audenarde avec le chemin de fer concédé d'Audenarde vers Gand, de manière que les voyageurs et les marchandises puissent passer, sans transbordement, d'un chemin de fer à l'autre.

ART. 3. Après la publication de la loi autorisant la concession, il sera accordé aux demandeurs, aux clauses et conditions du présent cahier des charges, une concession provisoire, qui ne deviendra définitive que moyennant que, dans les six mois, à partir de la date de ladite loi, d'une part, il ait été versé dans la caisse de l'État, en espèces, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux, un supplément de cautionnement de 800,000 francs, lesquels avec les 200,000 francs versés en exécution de l'art. 2 de la convention de ce jour, formeront le cautionnement définitif d'un million de francs qui restera affecté en garantie des obligations incombant aux concessionnaires, et, d'autre part, il ait été justifié à l'entière satisfaction du Gouvernement, de la réalisation du capital social nécessaire pour mettre la concession à fruit, à concurrence de 3,000,000 de francs.

ART. 4 S'il est satisfait dans le délai ci-dessus aux deux conditions qui précèdent, les impétrants seront déclarés concessionnaires définitifs.

Dans le cas où il n'aurait pas été satisfait auxdites conditions, la concession qui leur aurait été accordée à titre provisoire, sera annihilée de plein droit et considérée comme non avenue, et la moitié du cautionnement provisoire de 200,000 francs restera définitivement acquise à l'État, sauf le cas de force majeure prévu par l'art. 1^{er}, § 3^o de la convention de ce jour.

ART. 5. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement, en triple expédition, un plan figuratif du tracé et du profil longitudinal pour la totalité des lignes de chemins de fer concédées, un certain nombre de profils en travers pour servir

de types tant pour les parties du chemin de fer en déblai que pour celles en remblai.

ART. 6. Dans les six mois de la date de la décision ministérielle déterminant le tracé et le profil longitudinal des chemins de fer concédés, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Département des Travaux Publics, des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter, tant pour l'établissement complet des chemins de fer faisant l'objet de la concession, que par suite ou comme conséquence de l'établissement desdits chemins de fer.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre; des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties ou non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, les plans des redressements et des raccordements des cours d'eau, routes et chemins traversés ou longés par les chemins de fer concédés, et des dessins de grandeur naturelle indiquant tous les détails de la voie ferrée, et notamment la forme et les dimensions des rails, billes, coussinets, etc.

ART. 7. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter au tracé et au profil longitudinal, ainsi qu'aux projets soumis à son approbation, en exécution des deux articles qui précèdent, les modifications qu'il jugera convenir.

ART. 8. Les concessionnaires seront tenus de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets qui auront été approuvés, que ceux qu'ils avaient soumis à l'approbation du Gouvernement aient ou n'aient pas été modifiés. Si les concessionnaires restent en demeure de soumettre ces plans dans les délais ci-dessus, le Gouvernement aura le droit de les faire dresser, tous ou en partie, par ses agents, aux frais des concessionnaires, qui seront tenus d'exécuter les travaux conformément à ces plans, sans préjudice toutefois aux dispositions de l'art. 23 ci-après.

ART. 9. Les chemins de fer auront une largeur totale de 8 mètres entre les arêtes extérieures des banquettes, de manière qu'il puisse être établi deux voies ayant la largeur des voies des chemins de fer de l'État, et séparées par une entre-voie de deux mètres de largeur.

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

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation quand le Gouvernement le jugera nécessaire.

Les concessionnaires ne pourront être tenus d'exécuter les terrassements pour la deuxième voie, sur toute l'étendue de la ligne qu'après la mise en exploitation de la première voie, à l'exception toutefois des terrassements des remblais ou des déblais de quinze mètres de hauteur et plus; pour autant que le Gouvernement

l'exige, ces terrassements devront être exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour deux voies.

ART. 10. Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 30 kilogrammes par mètre courant.

ART. 11. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement des chemins de fer concédés ne mette nulle part obstacle, et n'apporte aucune entrave à l'écoulement de l'eau, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

Dans le cas où les concessionnaires n'obtempéreraient pas dans un délai de quinze jours, aux ordres qui leur seraient donnés à cet effet par les ingénieurs de l'État, chargés de la surveillance des travaux, le Gouvernement aurait le droit de faire exécuter ces travaux d'office et aux frais des concessionnaires.

ART. 12. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau, à établir au travers des chemins de fer.

ART. 13. Les chemins de fer concédés seront pourvus de barrières, d'habitations, de loges de gardes, et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'ils puissent toujours être maintenus dans toutes leurs parties en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 14. Entre les haltes et les stations, les chemins de fer seront de part et d'autre, et sur toute leur étendue, clôturés pour le moins par une haie vive.

Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 6.

ART. 15. Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, et aux plans approuvés, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le Gouvernement prescrira.

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.

ART. 16. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il était 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, ou qu'ils ne sont pas conformes aux plans et projets approuvés, le Gouvernement pourrait faire démolir et reconstruire ces ouvrages, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes, à la première réquisition de l'administration.

Le Gouvernement pourra également faire démolir les travaux dont les projets n'auraient pas été approuvés au préalable.

ART. 17. Nonobstant l'approbation, par le Département des Travaux Publics,

des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 18. Une convention à arrêter entre le Ministre des Travaux Publics et les concessionnaires, déterminera les conditions auxquelles certaines parties ou dépendances des stations de l'État pourront être rendues communes au chemin de fer de l'État et aux chemins de fer concédés, et réglera tout ce qui aura rapport aux constructions que les concessionnaires pourront être autorisés à effectuer dans lesdites stations.

Tous les ouvrages et toutes les constructions à exécuter pour l'application des dispositions qui précèdent, dans les stations de l'État ou à leurs abords, seront exclusivement à charge des concessionnaires, de telle sorte que l'État n'ait à supporter aucune dépense quelconque par suite de l'établissement ou du chef de l'exploitation des chemins de fer concédés.

ART. 19. 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 de terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par les chemins de fer et leurs dépendances, seront acquis au nom de l'État belge.

ART. 20. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, l'exploitation, l'entretien et la réparation des chemins de fer et de leurs dépendances.

ART. 21. Les chemins de fer à construire devront être achevés et livrés à l'exploitation dans les trois ans de la date de l'arrêté royal accordant la concession définitive.

ART. 22. Les trois quarts du cautionnement que les concessionnaires auront versé en exécution de l'art. 3, seront remboursés en trois termes égaux à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'ils ont acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Le dernier quart sera retenu tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, et qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

ART. 23. Le Gouvernement pourra déclarer les concessionnaires déchus de leurs droits, s'ils n'ont pas satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits.

Si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges, dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 24. 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 portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

L'adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour tout ce qui sera compris dans la mise à prix ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

De plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sous le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde, sur les mêmes bases, après un délai de trois mois, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

ART. 25. Les art. 23 et 24 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que les retards ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

ART. 26. Avant que les chemins de fer puissent être mis en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, un règlement d'ordre prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la régularité de l'exploitation, et pour que les transports s'effectuent, non-seulement avec sécurité, mais aussi avec toute la célérité désirable.

Indépendamment des obligations des concessionnaires envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage des chemins de fer, et fera connaître le montant des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., qui ne seront pas compris dans les prix fixés par les tarifs dont il est fait mention ci-après.

Le Département des Travaux Publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, faire au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir. Quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, le règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et les concessionnaires devront l'observer, et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 27. Les lois et les règlements généraux d'administration, existants ou à intervenir en matière de police de chemin de fer, seront applicables aux chemins de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet du présent cahier des charges.

ART. 28. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapports avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 29. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de waggons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 30. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin pendant toute la durée de la concession et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant les chemins de fer, y compris leurs dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation. Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus à titre de dommages et intérêts.

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

ART. 31. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, soit pour l'exploitation et la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concessionnaires qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire

ART. 32. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation ; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, en premier lieu, neuf mille francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également neuf mille francs par an, pendant toute la durée des travaux de construction, et, en second lieu, à partir de l'année qui suivra celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation, et jusqu'à l'expiration de la concession, dans le courant du premier trimestre de chaque année, une somme de quinze cents francs.

ART. 33. La surveillance à exercer par le Gouvernement aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est tout d'intérêt public, et par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

ART. 34. Les agents du Gouvernement chargés de la surveillance des travaux et de l'entretien seront transportés gratuitement sur les chemins de fer concédés.

ART. 35. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et des dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenable.

ART. 36. Les concessionnaires ne pourront exécuter aucun ouvrage de nature à mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou à interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Le Gouvernement pourrait les astreindre à prendre, et au besoin prendre d'office et à leurs frais, 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, aussi bien pendant l'exécution des travaux que pendant toute la durée de l'exploitation des chemins de fer concédés.

ART. 37. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties des chemins de fer et de leurs dépendances; ils feront également dresser à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

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

Sauf les droits des tiers, et moyennant le paiement des droits proportionnels d'enregistrement et autres, les concessionnaires pourront disposer comme ils le jugeront convenir, des terrains provenant d'excédants d'emprises, qui n'auront pas été compris dans le bornage dont il est fait mention ci-dessus.

ART. 38. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit des droits et péages, dont le montant sera réglé par des tarifs à arrêter de commun accord entre eux et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais des concessionnaires.

ART. 39. Les quatre-vingt-dix ans, dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 21 pour l'achèvement complet et la mise en exploitation des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 21, avait été prorogé conformément à ce qui est prévu à l'art. 23, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 21.

ART. 40. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 38, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'État, et toutes les modifications qui seront ultérieurement apportées aux bases de ces derniers tarifs, seront applicables aux premiers.

Le chargement et le déchargement des grosses marchandises se feront aux frais de l'expéditeur, par les soins des concessionnaires, aux prix fixés par les tarifs de l'État.

Le transport d'objets dangereux et de masses indivisibles de grandes dimensions ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires : les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré.

Pour tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, l'expéditeur payera comme si le chargement des waggons avait été complet, quel que soit en réalité le poids transporté.

ART. 41. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'art. 38. et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment, avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 42. Les concessionnaires auront la faculté d'effectuer les transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs approuvés par le Département des Travaux Publics, conformément à ce qui est stipulé ci-dessus à l'art. 38.

Toutefois, aucun abaissement des prix desdits tarifs ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'un arrêté du Ministre des Travaux Publics, et sans que le public en ait été informé, au moins un mois à l'avance, par voie d'affiches et d'avis insérés dans les journaux.

Les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois.

ART. 43. Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs approuvés par le Gouvernement, sans qu'il en eût été donné avis au préalable au Ministre des Travaux Publics, celui-ci pourrait rendre d'office ces réductions 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'après un délai de trois mois.

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

ART. 44. Les militaires en service voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié des prix à payer pour les voyageurs ordinaires.

ART. 45. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne des chemins de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe, tous les moyens de transport, établis pour l'exploitation des chemins de fer.

ART. 46. 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 entre l'administration et les concessionnaires, ou à dire d'experts.

ART. 47. Les concessionnaires seront tenus de faire partir, par tous leurs convois ordinaires de voyageurs, les voitures cellulaires servant au transport des prisonniers.

Les agents de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers

qui se trouvent dans ces voitures, de même que celles-ci, seront transportés gratuitement.

ART. 48. Les concessionnaires transporteront gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leurs chemins de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

ART. 49. Les concessionnaires seront tenus de fournir gratuitement sur chacun des points où l'administration le jugera utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes puisse faire construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir, à ses frais, sans indemnité, les poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Les concessionnaires devront en tout temps donner accès, dans les stations, aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 50. Le Gouvernement aura également la faculté, tant de faire le long des voies des chemins de fer, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, que de faire faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de ladite ligne télégraphique, sans nuire toutefois au service du chemin de fer. Il ne devra aucune indemnité de ce chef aux concessionnaires.

Sur la demande de l'administration, les concessionnaires mettront gratuitement à sa disposition, dans les stations qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de faire donner par leurs agents aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir ; autant que faire se pourra, les agents des concessionnaires devront faire connaître aux employés télégraphiques les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents des concessionnaires devront racrocher provisoirement les bouts séparés, en se conformant aux instructions qui leur seront données à cet égard par les employés télégraphiques.

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

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

Par contre, les concessionnaires pourront accrocher gratuitement aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de leurs chemins de fers.

ART. 51. Les concessionnaires seront tenues de fournir gratuitement tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane.

Ils devront, en outre, se soumettre à toutes les mesures que le Gouvernement jugerait nécessaire de prescrire pour le service de la douane, et transporter gratui-

tement dans leurs voitures les agents du Gouvernement chargés de la surveillance du chemin de fer en ce qui concerne la perception des droits et l'accomplissement des formalités de douane.

ART. 52. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, donner à qui que ce soit l'autorisation d'établir le long du chemin de fer des magasins ou abordages avec des machines, engins ou attirails, propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou en déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire prendre ou déposer en passant, par leurs convois de marchandises, les waggons à expédier de ces gares, ou en destination de celles-ci.

ART. 53. Le Gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant des chemins de fer faisant l'objet de la concession, ou venant y aboutir. La concession en sera donnée de préférence aux concessionnaires.

Les concessionnaires auront spécialement la préférence pour l'établissement éventuel d'un embranchement de Peruwelz vers Condé.

ART. 54. Dans le cas où ils ne seraient pas déclarés concessionnaires de ces embranchements, ils ne pourraient ni mettre obstacle à leur établissement, ni en prendre prétexte ou occasion pour demander des indemnités à quelque titre que ce soit ; ils seront tenus de laisser circuler sur leurs chemins de fer, moyennant une indemnité à régler de gré à gré ou à dire d'experts, des voitures et waggons appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation sur leurs chemins de fer, et que lesdits waggons et voitures soient construits de manière qu'ils puissent, sans aucun inconvénient, être admis à circuler sur leurs chemins de fer. Le cas échéant, le Gouvernement serait juge des contestations qui pourraient s'élever à ce sujet.

ART. 55. Le Gouvernement pourra, en outre, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de tous canaux, routes ou chemins de fer qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité.

ART. 56. Le Gouvernement pourra, enfin, 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.

ART. 57. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient les chemins de fer concédés, les concessionnaires ne pourraient y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation des dépenses d'entretien qui pourrait en résulter, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation de leurs chemins de fer ne pût en être ni entravée ni interrompue.

ART. 58. 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. 59. Les fers et les fontes à mettre en œuvre dans l'établissement et l'entretien des chemins de fer et de leurs dépendances, seront d'origine belge.

ART. 60. Le matériel roulant devra être confectionné en Belgique, et établi de manière à pouvoir être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

ART. 61. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien, et par suite, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 62. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel tels qu'ils existeront à cette époque.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires, à moins toutefois que ceux-ci préfèrent ne pas s'en dessaisir.

ART. 63. Dans le cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation, et n'obtempéreraient pas dans le délai prescrit aux réquisitions qui leur auraient été faites à ce sujet, les deuxième et troisième paragraphes de l'art. 50 seraient applicables, comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien, soit des chemins de fer et leurs dépendances, soit du matériel d'exploitation.

En outre, si, après que le Gouvernement aurait exploité la ligne d'office pendant trois mois, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites d'office, plus les 10 p. c. en sus, dont il est fait mention à l'art. 50, les concessionnaires pourraient être déclarés déchus de leurs droits comme dans le cas prévu à l'art. 23.

ART. 64. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

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

Dans aucun cas, ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

ART. 65. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les différents cas prévus au présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits, et sans qu'il soit besoin, à cet égard, d'aucun acte judiciaire.

ART. 66. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs 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 pour l'entretien et le renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation des chemins de fer faisant l'objet de leur concession, jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de celle-ci. 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. 67. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration.

Ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

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

ART. 68. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et les calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets soumis à son approbation pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 69. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée aux droits et obligations des concessionnaires, comme si la concession avait été accordée directement à la société.

Les actions n'en pourront toutefois être cotées à la bourse de Bruxelles ou d'Anvers, que lorsqu'il aura été justifié, à la satisfaction du Gouvernement, du versement de 30 p. % de leur montant nominal.

Elle devra être représentée, auprès du Gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés conformément à ce que prescrit, à cet égard, l'art. 67.

ART. 70. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter les chemins de fer concédés.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que ces chemins de fer auront été exploités pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en

retranchera celui des deux années le moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisé à raison de 5 p. $\frac{1}{2}$, et on y ajoutera une prime de 15 p. $\frac{1}{2}$.

ART. 71. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

ART. 72. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70, en principal.

Bruxelles, le 17 janvier 1856.

Approuvé l'écriture,

MAERTENS. V. DESSIGNY.

A. DUMON.

CONVENTION.

Entre le **Ministre des Travaux Publics**, d'une part, et les sieurs **SEDILLE** et compagnie, demeurant à **Saint-Josse-ten-Noode**, d'autre part, il a été convenu ce qui suit :

1° Les seconds ci-dessus nommés s'engagent : *A.* à établir conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, un chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, qui partira de l'embranchement reliant l'entrepôt de Bruges, à la station située en cette ville, en un point pris à proximité de la porte des Baudets, sera placé, autant que possible, sur l'un des accotements de la route de l'État de Bruges à Blankenberghe et s'arrêtera à l'entrée de cette dernière localité; *B.* à exploiter ce chemin de fer par chevaux en faisant partir les convois de la station de Bruges ;

2° Le premier ci-dessus nommé s'engage à présenter aux Chambres, un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, le chemin de fer prémentionné et, en cas d'autorisation, à soumettre au Roi, un projet d'arrêté déclarant les seconds ci-dessus nommés, ou, à leur défaut, tout autre demandeur, concessionnaires dudit chemin de fer, aussitôt qu'il aura été satisfait à l'article 2 du cahier des charges ;

3° La présente convention sera considérée comme non avenue dans le cas où les Chambres, ou bien n'autoriseraient pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou bien introduiraient dans la présente convention ou dans le cahier des charges y annexé, des conditions qui ne seraient pas agréées par les seconds ci-dessus nommés.

Fait en double à Bruxelles, le 11 février 1856.

SEDILLE ET C^e.

A. DUMON.

**Cahier des charges, clauses et conditions de la concession du chemin de fer
de Bruges à Blankenberghe.**

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Bruges à Blankenberghe partira de l'embranchement reliant l'entrepôt de Bruges à la station, située en cette ville, en un point pris à proximité de la porte des Baudets, sera établi, partout où la chose sera possible, sur l'un des accotements de la route de l'État de Bruges à Blankenberghe et s'arrêtera à l'entrée de cette dernière localité.

ART. 2. Les demandeurs en concession ne pourront être déclarés concessionnaires définitifs du chemin de fer dont il s'agit, que moyennant que dans un délai qui sera déterminé par le Ministre des Travaux Publics, ils auront versé dans les caisses de l'État un cautionnement de fr. 15,000 et auront justifié, à l'entière satisfaction de l'administration, de la réalisation de la moitié au moins du capital nécessaire pour mettre la concession à fruit.

ART. 3. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à ces deux conditions, la convention signée par le Ministre des Travaux Publics et les demandeurs en concession, sera annulée de plein droit et considérée comme non avenue.

ART. 4. Dans les trois mois qui suivront la date de l'arrêté royal accordant la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement, en triple expédition, le plan des ouvrages d'art à construire, ainsi qu'un plan figuratif de l'emplacement que le chemin de fer à établir, occupera sur la route de l'État. Ce plan sera fait à l'échelle d'un millimètre par mètre et sera accompagné d'un nombre de profils en travers suffisant pour permettre d'apprécier exactement la position des rails, tant par rapport à la chaussée que par rapport aux constructions qui bordent la route.

ART. 5. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter au projet soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit contraire à la lettre ou à l'esprit du présent cahier des charges.

ART. 6. Les concessionnaires sont tenus de se conformer dans l'exécution, aux plans approuvés que ceux qu'ils ont présentés, aient ou non été modifiés.

ART. 7. L'espacement des rails sera exactement celui adopté pour le chemin de fer de l'État.

ART. 8. Dans les stations et haltes et partout enfin où des doubles voies ou des voies d'évitement seront établies, la largeur de l'entrevoie devra être au *minimum* de 2 mètres.

ART. 9. Partout où le chemin de fer devra être établi dans le pavage, soit de la

route, soit des parties d'accotement actuellement pavées, les concessionnaires emploieront des ornières creuses ou des doubles rails qui seront noyés dans le pavage. L'ouverture des ornières ou l'espacement des rails sera au *minimum* de 0^m,03.

Le pavage qui aura été démonté sera rétabli suivant des profils qui seront indiqués sur les lieux par les agents de l'administration chargés de la surveillance des travaux.

Les matériaux non susceptibles d'être réemployés dans la chaussée, devront être remplacés par des matériaux de même qualité et dimensions que ceux employés pour la réparation de la route.

Les parties de chaussée qui auront été démontées, devront, autant que possible, être rétablies dans la journée. En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais des concessionnaires, sans préjudice des poursuites qui pourraient être dirigées contre eux et des dommages-intérêts dont ils pourraient être passibles envers les tiers en cas de dommages ou d'accidents. Le montant des avances faites, augmenté de 10 p. %, sera recouvré sur le cautionnement.

Le Gouvernement se réserve la faculté, après avoir entendu les concessionnaires, de faire apporter aux voies ferrées établies sur l'accotement de la route, les améliorations dont l'expérience aurait constaté l'utilité.

ART. 10. Les concessionnaires sont tenus de paver toutes les parties de l'accotement sur lequel le chemin de fer sera établi, qui se trouveront, soit en face des bâtiments actuellement existants et qui longent la route, soit en face de chemins ou des rampes de raccordement servant à l'exploitation des propriétés riveraines, et destinés au passages des voitures.

ART. 11. Au fur et à mesure que l'on construira le long de l'accotement sur lequel le chemin de fer sera établi, soit des maisons, soit des bâtiments quelconques, ou que l'on établira de nouvelles rampes de raccordement pour voitures, les concessionnaires devront paver la partie d'accotement, comprise entre la chaussée pavée et le fossé de la route et correspondante à la largeur de ces bâtiments ou à la largeur des rampes, en se conformant d'ailleurs à ce que prescrit l'art. 9.

ART. 12. Les dessins en grandeur naturelle des ornières, ainsi que de leurs accessoires, seront préalablement soumis à l'approbation du Département des Travaux Publics : il en sera de même de tous les détails qui se rattachent au mode de construction du railway, et de son emplacement par rapport au niveau de l'accotement ou du pavage de la route.

ART. 13. Les concessionnaires seront responsables de toute dégradation que les travaux de construction du chemin de fer pourraient occasionner à la route et à ses dépendances ; ils devront se conformer aux lois et règlements existants comme aussi à toute mesure qui serait ordonnée par le Gouvernement dans le but de garantir la circulation de tout accident.

Les concessionnaires prennent à leur charge les travaux qu'il serait nécessaire d'exécuter au pont de Scheepdael, dans le cas où il serait reconnu nécessaire de le fortifier pour le passage des convois.

ART. 14. Avant de pouvoir faire usage de la branche de chemin de fer qui relie l'entrepôt de Bruges à la station de cette ville, ainsi que des voies établies dans cette station, les concessionnaires devront s'entendre avec l'administration des chemins de fer de l'État et souscrire aux conditions et obligations que cette administration jugera nécessaire de leur imposer.

ART. 15. Tous les ouvrages indistinctement seront exécutés conformément aux règles de l'art, et les matériaux à mettre en œuvre présenteront les qualités exigées pour les travaux de même nature effectués par l'État. Les concessionnaires auront soin d'éclairer les chantiers de construction pendant la nuit ; ils devront aussi y placer des veilleurs, si l'administration le reconnaît utile.

ART. 16. L'entretien du rail-way proprement dit, ainsi que de ses dépendances et accessoires, sera exclusivement à charge des concessionnaires ; les voies tant principales qu'accessoires ou d'évitement devront constamment être maintenues dans une situation telle que les trains d'omnibus puissent toujours circuler avec facilité et sécurité.

Tous les travaux de pavage exécutés par les concessionnaires, devront également être entretenus par leurs soins et à leurs frais.

Lorsque des réparations à faire à la voie exigeront le démontage soit de la chaussée, soit du pavage établi sur l'accotement, les concessionnaires se conformeront dans la reconstruction du pavage aux instructions de l'administration, ainsi qu'aux prescriptions du § 3, de l'art. 9.

Si pendant l'exploitation, il était reconnu utile dans l'intérêt de l'assèchement de la route, d'exécuter sur l'accotement réservé au chemin de fer, des travaux ayant pour but de faciliter l'écoulement des eaux, ces travaux devront être faits par les soins et aux frais des concessionnaires.

ART. 17. Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées au sujet de l'entretien, tant du railway qu'en général du matériel fixe ou roulant, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office et, le cas échéant, aurait le droit de se saisir de tout le matériel et de tous les moyens d'exploitation et 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-intérêts.

ART. 18. Tout dommage qui serait causé à des tiers, de quelque chef que ce fût, par suite ou à cause de l'établissement ou de l'exploitation du chemin de fer dont il s'agit, sera exclusivement à la charge des concessionnaires, l'État ne pouvant en aucun cas ou à quelque titre que ce soit, être tenu à aucune dépense quelconque par suite soit de l'établissement, soit de l'exploitation du chemin de fer.

ART. 19. L'acquisition des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation forcée pour cause d'utilité publique.

Tous les terrains qui seront occupés par le chemin de fer concédé à l'expiration de la concession, appartiendront sans charge aucune et de plein droit à l'État.

ART. 20. Le chemin de fer dont il s'agit devra être achevé dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 21. Si pendant la durée de la concession le Gouvernement jugeait utile d'établir un bureau de douane à Blankenberghe, les concessionnaires seraient tenus de mettre, à leurs frais, à la disposition des agents de cette administration, les locaux nécessaires ; ils devraient aussi se soumettre aux mesures de police qui seraient prescrites pour le service de la douane, et transporter gratuitement dans leurs voitures, les agents de cette administration chargés de surveiller l'accomplissement des formalités de douane.

ART. 22. Les lettres et dépêches envoyées ou non par un agent du Gouvernement, seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

ART. 23. Le cautionnement sera conservé jusqu'à ce qu'il ait été bien constaté par un procès-verbal de réception définitive, dressé par un ingénieur de l'État, délégué à cet effet, que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés et qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Aussitôt après la réception définitive des travaux, M. le Ministre des Travaux Publics, pourra autoriser la circulation des convois ; cette même autorisation pourra également être accordée, dès qu'il aura été constaté que la voie se trouve sur toute son étendue, entre Bruges et Blankenberghe, dans des conditions à pouvoir être livrée à la circulation.

ART. 24. Les modèles des voitures destinées à circuler sur le chemin de fer dont il s'agit, seront soumis au préalable à l'approbation du Gouvernement. Les voitures à voyageurs composant un convoi seront attachées l'une à l'autre, d'une manière aussi rigide que possible ; de plus, la ou les dernières voitures de chaque convoi devra ou devront être munies de freins, dont la puissance sera en rapport avec le *maximum* du poids des trains et la nécessité de pouvoir l'arrêter le plus promptement possible.

ART. 25. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec les besoins du commerce.

ART. 26. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, soit pour l'exploitation et la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concessionnaires qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

Le personnel employé à l'exploitation et à la perception des péages, comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route.

Dans le cas où le Gouvernement jugerait convenable d'établir une ligne télégraphique, le long de la route de Bruges à Blankenberghe, les agents des concessionnaires devront, autant qu'il sera en leur pouvoir de le faire, réparer les dégâts qui surviendront à cette ligne, et dans tous les cas, en prévenir le plus tôt possible les agents de l'administration.

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

A cet effet, ceux-ci verseront d'abord dans les trois mois, à compter de la date de la concession définitive, puis annuellement pendant toute la durée des travaux, dans la caisse qui sera indiquée à cet effet, la somme de 500 francs, et jusqu'à l'expiration de la concession, dans le courant du premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 200 francs.

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

ART. 28. Pour les indemniser des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans (à partir du jour où l'autorisation sera donnée par M. le Ministre des Travaux Publics de faire circuler les convois), faire percevoir à leur profit des droits et péages dont le montant est déterminé par les tarifs suivants :

Tarif applicable aux voyageurs.

1° Partant de la station de Bruges et allant à Blankenberghe ou <i>vice versa</i> .	{	voiture de 1 ^{re} classe. fr.	1 60
	{	— 2 ^e —	1 20
2° Partant de la station de la porte des Baudets et allant à Blankenberghe ou <i>vice versa</i> .	{	— 1 ^{re} —	1 20
	{	— 2 ^e —	0 80

Les voyageurs en destination des haltes intermédiaires ou de ces haltes vers les points précités, payeront moitié des prix ci-dessus.

Tarifs applicables aux bagages, marchandises, finances, équipages et bestiaux.

Tarif n° 1.

Bagages et marchandises dites de diligence :

Paquet de moins de 10 kilogrammes	0 50
— de 10 kilogrammes et plus, par 1/2 kilogramme	0 03

Tarif n° 2.

Pour toutes les marchandises non comprises dans les tarifs n°s 3 et 4 :

Prix par 10 en 10 kilogrammes.	0 07
<i>Minimum</i> par expédition	0 80

Tarif n° 3.

Grosses marchandises, comprenant : ardoises, bières, bois de construc-

tion, briques, cendres, céréales, chaux en sacs et en baril, clou de toute espèce, fer forgé et de fonte, pannes, tuiles, pavés et pierres de taille :

• Prix par 100 kilogrammes 0 35

Tarif n° 4.

Grosses marchandises, comprenant les houilles, coke et tourbes :

Prix par 100 kilogrammes 0 22

Les marchandises reprises aux tarifs 3 et 4, en destination des haltes intermédiaires, ou de ces haltes vers les stations de Bruges et de Blankenberghe, ne payeront que la moitié des prix fixés par ces tarifs.

Transports de chevaux et bestiaux.

1 ^e Catégorie. Un cheval, un ou deux bœufs ou vaches, un à cinq pores ou veaux, un à dix moutons fr.	8 40
2 ^e — Deux chevaux, trois ou quatre bœufs ou vaches, six à dix pores ou veaux, onze à vingt moutons	12 60
3 ^e — Trois chevaux, cinq ou six bœufs ou vaches, un waggon de petit bétail	16 80

Frais accessoires. Les prix indiqués ci-dessus ne comprennent que les frais de transport de station à station, il faut y ajouter, le cas échéant, les taxes suivantes :

Enregistrement par expédition, obligatoire	0 20
Prise à domicile par expédition inférieure à 100 kilogrammes ou par poids de 100 kilogrammes (*)	0 20
Remise à domicile par expédition inférieure à 100 kilogrammes ou par poids de 100 kilogrammes	0 20

ART. 29. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède et sauf les exceptions, stipulées ci-après, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 30. Tous changements à apporter auxdits tarifs devront être approuvés par un arrêté du Ministre des Travaux Publics et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publication.

ART. 31. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, avec l'autorisation de l'administration, le long du chemin de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails, propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir, en dehors du chemin de fer, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou

(*) La prise et la remise à domicile ne sont pas obligatoires pour les marchandises désignées aux tarifs 3 et 4.

en déchargement ne puissent ni entraver, ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Il est expressément interdit aux concessionnaires d'effectuer sur la voie de circulation, des chargements ou déchargements de matières encombrantes. Ces opérations devront toujours être effectuées sur des voies d'évitement.

ART. 32. Le Gouvernement pourra également pendant toute la durée de la concession, autoriser soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de routes, canaux ou chemins de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

ART. 33. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction des routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation du chemin de fer puisse être entravée ou interrompue.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de voies ferrées s'embranchant sur celles qui font l'objet du présent cahier des charges ; les concessionnaires de ces embranchements pourront, moyennant le droit de péage qui sera fixé par l'administration et les arrangements qu'ils prendront avec les concessionnaires de la ligne principale, et sous la réserve de se soumettre aux règlements en vigueur, faire circuler les voitures sur cette dernière ligne et réciproquement.

Le Gouvernement se réserve, en outre, le droit d'autoriser, sous certaines conditions, de nouvelles entreprises de transport sur les voies qui font l'objet de la présente concession, à la charge par ces entreprises de payer un droit de circulation, qui à défaut d'une entente amiable entre les parties en présence sera déterminé par l'administration.

ART. 34. Les concessionnaires verseront dans les caisses de l'État, une annuité de 600 francs pour prix d'occupation de l'accotement de la route de Bruges à Blanckenberghe, sur lequel ils sont autorisés à établir le chemin de fer dont il s'agit.

Il ne pourra être établi pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer ou ses embranchements, aucun péage, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit des communes traversées par le chemin de fer. Cette clause s'applique également aux droits de barrières perçus au profit de l'État sur la route de Bruges à Blanckenberghe

ART. 35. Le Gouvernement se réserve expressément la faculté d'apporter des modifications au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, et de prendre ou de provoquer toute mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien et par suite si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se

mettaient pas en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état, le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 37. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession de la route et de ses dépendances, telles qu'elles existeront à cette époque.

Le Gouvernement se réserve de faire du chemin de fer dont il s'agit, et à l'expiration de la concession, tel usage qu'il jugera convenable.

Le prix du matériel roulant fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires, soit par les concessionnaires nouveaux auxquels le Gouvernement aura concédé l'exploitation du chemin de fer dont il s'agit, soit par le Gouvernement lui-même s'il consentait à exploiter le chemin de fer à ses frais.

ART. 38. Dans le cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation, et où ils n'auraient pas obtempéré, dans le délai prescrit, aux réquisitions qui leur auraient été faites à ce sujet, l'article 17 serait applicable, comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien, soit des ouvrages, soit du matériel d'exploitation.

En outre, si dans les trois mois ils n'avaient pas obtempéré aux réquisitions de l'administration, ils seraient déchus de leurs droits et dans ce cas, il serait procédé de la manière indiquée à l'art. 41.

ART. 39. Dans aucun cas les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les 30 jours, des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également dénoncé la réalité et l'influence au moment où ils auront été posés ou au plus tard dans les 30 jours suivants.

Dans aucun cas, ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été données verbalement.

ART. 40. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 41. Faute par les concessionnaires d'avoir présenté leurs projets ou d'avoir achevé les travaux dans les délais prescrits, et faute aussi par eux, de remplir les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront de fait et par la seule expiration des délais, la déchéance, et dans ce cas, l'administration, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suppression pure et simple des travaux, aux frais des concessionnaires, ou leur adjudication, laquelle sera ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits et des matériaux approvisionnés.

Les concessionnaires déchus recevront dans ce cas, du nouveau concession-

naire la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée. Quant au cautionnement dont il est fait mention à l'art. 2, il restera en totalité acquis à l'État.

Les concessionnaires seraient de même déchus de tous leurs droits, si pendant la durée de leur concession, ils ne se conformaient pas aux conditions prescrites par le présent cahier des charges.

ART. 42. Dans tous les cas, la déchéance ne serait pas prononcée, si la contravention qui pourrait la motiver, était due à une circonstance de force majeure ; dans ce cas, les concessionnaires auraient à en faire connaître les motifs, dans les dix jours, à partir de la date du procès-verbal constatant la contravention.

ART. 43. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressées les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration. Les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

ART. 44. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'État, toutes les expropriations et tous les travaux quelconques prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes les fournitures, entretien et renouvellement du matériel qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation, pendant la durée de la concession, de la nouvelle communication à établir entre la station de l'État à Bruges et Blankenberghe.

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. 45. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être 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. 46. Les concessionnaires pourront rétrocéder dans son ensemble et sans restriction, leur concession à une société anonyme ou autre, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

Après que les statuts auront été approuvés par le Gouvernement, la société que les concessionnaires auront éventuellement formée, sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Il ne pourra être émis des actions au porteur de cette société, qu'après qu'il aura été justifié de la réalisation de 50 p. % du montant nominal des actions.

En outre, en cas de constitution d'une société, le conseil d'administration de celle-ci sera représenté, près du Gouvernement, par un ou plusieurs commissaires, lesquels devront être Belges.

ART. 47. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité,

de numismatique , d'histoire naturelle , etc. , ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 48. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70, en principal.

Vu et arrêté, en double, par les soussignés pour être joint à la convention en date de ce jour.

Bruxelles, le 11 février 1856.

SEDILLE ET C^e.

A. DUMON.