

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 NOVEMBRE 1852.

Concession d'un chemin de fer du bassin du Centre à la Sambre, vers Erquelines.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 20 décembre 1851, art. 7, a autorisé le Gouvernement à concéder la branche de chemin de fer ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelines.

Les différentes demandes dont le Gouvernement s'est trouvé saisi aux fins d'obtenir la concession de ce chemin de fer, ont été soumises à une instruction et à un examen minutieux, d'où il est résulté que, tant sous le rapport du projet en lui-même qu'en égard à la position des demandeurs, la préférence était acquise à la demande de M. le baron de Wyckerslooth et consorts.

En conséquence un projet de cahier des charges a été rédigé, et après avoir été discuté de part et d'autre, ce cahier a été définitivement arrêté entre le Gouvernement et les demandeurs.

Dans la convention qui doit accompagner ce cahier des charges, la compagnie a demandé qu'il fût inséré une clause portant « que dans le cas où un chemin de fer de Mons ou de St-Ghislain à Maubeuge ou à Haumont serait décrété d'utilité publique, le Gouvernement serait obligé, à conditions égales, de leur en accorder la concession de préférence à tout autre soumissionnaire. » La compagnie a fait valoir pour appuyer cette demande, cette considération que, si plus tard l'État jugeait à propos de créer un chemin de fer dans la direction de Maubeuge ou de Haumont, et d'en concéder l'entreprise, cette voie nouvelle serait dans des conditions telles qu'elle pourrait faire une concurrence ruineuse à un chemin de fer du Centre vers la Sambre; que dès lors il fallait, pour assurer l'exécution de ce dernier chemin de fer, en y appelant les capitaux, donner dès maintenant la garantie à la compagnie qu'elle aurait un titre de préférence, si elle présentait des conditions aussi favorables que celles de tout autre demandeur.

Après avoir acquis la certitude que MM. le baron de Wyckerslooth et consorts

faisaient de la clause dont il s'agit une condition *sine quâ non* de leur engagement pour la construction du chemin de fer du Centre vers la Sambre, et considérant qu'en elle-même cette stipulation est favorable à l'intérêt général, puisque loin de mettre obstacle à l'exécution d'un travail d'utilité publique, elle donne une garantie de plus que ce travail se ferait si l'État croyait un jour qu'il y aurait nécessité ou avantage à y donner suite.

Dans cet état de choses, je n'ai pas cru, Messieurs, pouvoir me refuser à acquiescer à la stipulation demandée, mais comme elle sort des pouvoirs accordés au Gouvernement par l'art. 7 de la loi du 20 décembre 1831, j'ai dû la subordonner à l'approbation des Chambres législatives.

J'ai donc l'honneur, Messieurs, de soumettre à votre ratification la convention conclue le 9 octobre 1832, entre le Gouvernement et M. le baron de Wyckerslooth et consorts.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

La convention conclue, le 9 octobre 1832, entre le Ministre des Travaux Publics et les sieurs baron François-Jean de Wyckerslooth de Weerdesteyn et consorts, pour la concession d'un chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquennes, est approuvée en ce qui regarde la stipulation *sub* n° 2, soumise à la ratification de la Législature.

Donné à Laeken, le 31 octobre 1832.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Émile Van Hoorebeke, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et d'autre part,

M. le baron François-Jean de Wyckerslooth de Weerdesteyn,

M. Charles-Ferdinand comte d'Auxy,

M. le lieutenant-colonel baron Auguste Goethals, aide-de-camp de Son Altesse Royale Monseigneur le duc de Brabant,

M. Ernest-Henri Brugmann, banquier,

A été reconnu et stipulé ce qui suit :

Les comparants de seconde part ont demandé au Gouvernement la concession du chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquelines, dont la construction a été décrétée par l'art. 7 de la loi du 20 décembre dernier, et qu'ils ont offert d'exécuter à leurs frais, risques et périls, en fournissant à cet effet tous les fonds nécessaires, mais seulement aux conditions suivantes, savoir :

1^o Que cette concession leur sera accordée sur pied du cahier des charges arrêté entre parties, le 9 octobre 1852, dont un exemplaire, signé par elles, demeurera annexé à chacun des doubles de la présente convention, et dont par suite les stipulations seront obligatoires pour les parties tout comme si elles s'y trouvaient insérées ;

2^o Que dans le cas où un chemin de fer de Mons ou de Saint-Ghislain à Maubeuge ou à Haumont serait décrété d'utilité publique, le Gouvernement serait obligé, à conditions égales, de leur en accorder la concession, de préférence à tout autre soumissionnaire.

De son côté, le Gouvernement a accepté les conditions proposées ci-dessus, mais toutefois sous réserve de l'approbation des Chambres législatives, quant à celle cotée sub numéro deux.

En conséquence les conventions suivantes sont arrêtées entre parties :

ART. 1^{er}. La concession du chemin de fer décrété par l'art. 7 de la loi du 20 décembre 1851, est accordée aux soussignés de seconde part, aux conditions et sous la réserve qui viennent d'être dites.

ART. 2. Le Gouvernement s'oblige à soumettre la présente convention à l'approbation des Chambres, quant à la condition relative au chemin de Mons à Maubeuge, dans le courant de la session actuelle.

ART. 3. Si les Chambres refusaient d'approuver cette condition, la présente convention dont entretemps la force obligatoire demeure suspendue, sera regardée comme non avenue : dans le cas contraire, elle prendra date quant aux effets dont elle est susceptible et notamment quant au versement du cautionnement exigé par les art. 6 et 7 du cahier des charges, du jour où la ratification législative aura été obtenue.

Ainsi fait en double et signé à Bruxelles le neuf octobre mil huit cent cinquante-deux.

B^{on} DE WYCKERSLOOTH DE WEERDESTeyN.

EM. VAN HOOREBEKE.

C.-F. C^{te} D'AUXY.

AUG. GOETHALS.

E.-H. BRUGMANN.

Chemin de fer à construire par voie de concession de péages, en exécution de l'art. 7 de la loi du 20 décembre 1851, du chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquelines.

Cahier des charges aux clauses et conditions duquel les soussignés baron François-Jean DE WYCKERSLOOTH DE WEERDESTEYN, Charles-Ferdinand comte d'AUXY, lieutenant-colonel baron Auguste GOETHALS, Ernest-Henri BRUGMANN, banquier, demandent la concession du chemin de fer prémentionné.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer à construire se composera, en premier lieu, d'une ligne principale qui partira du chemin de fer de l'État, à Manage, au point d'où part de ce chemin de fer celui de Manage à Mons, longera d'abord immédiatement et parallèlement ce dernier chemin de fer sur environ 2,800 mètres de longueur, passera sous l'embranchement de la Louvière vers Bascoup du même chemin de fer au moyen d'un viaduc à construire à cet effet dans le fond du ruisseau de Beaume, ou traversera le dit embranchement à niveau entre la station de la Louvière et la gare de Houssu, franchira la vallée et la rivière la Haine entre Morlanwelz et Haine-Saint-Pierre, passera en viaduc sous la route de Morlanwelz à Binche, ci-devant chaussée Brunchaut, ou la traversera à niveau, passera à proximité et à l'Est de la ville de Binche et se raccordera avec le chemin de fer de Charleroy vers Erquelines à la frontière de France; en second lieu, d'une branche qui partira de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, soit à la gare de Houssu, soit à une gare à établir à cet effet entre celle de Houssu et la station de la Louvière, soit à cette station, et se raccordera en un point à déterminer ultérieurement avec la ligne principale partant de la station de Manage; en troisième lieu, d'une branche destinée à raccorder la ligne principale avec la rivière la Sambre. Il est toutefois entendu que, si la ligne principale, au lieu de passer par dessous, traversait à niveau l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, ou se raccordait avec celui-ci à la station de la Louvière, les concessionnaires seraient dispensés de construire la branche susmentionnée destinée à relier le dit embranchement à la ligne principale.

ART. 2. Les concessionnaires pourront en outre être tenus aux conditions indiquées plus loin :

1^o De construire, sans devoir ni l'exploiter ni y opérer la traction, ni fournir le matériel de transport dont il devra être pourvu, un embranchement qui relierait soit les charbonnages du Bois-des-Vallées et du Piéton, soit l'un ou l'autre de ces charbonnages, à l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons;

2° De construire et d'exploiter un embranchement qui relierait soit les charbonnages de Mont-Sainte-Aldegonde et de Saint-Éloy de Carnières-Sud, soit l'un ou l'autre de ces charbonnages à la ligne principale du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes.

ART. 3. Les concessionnaires pourront, de plus, construire un embranchement de la ligne principale vers Morlanwelz.

ART. 4. Les concessionnaires seront tenus d'établir le long de la rivière la Sambre, au point où y aboutira la branche de raccordement de la ligne principale avec cette rivière, des quais ou rivages pour le transbordement des marchandises destinées à être embarquées.

Ces rivages seront munis des voies et plates-formes nécessaires pour le transbordement des houilles ou autres marchandises.

Ils seront répartis à l'intervention du Département des Travaux Publics entre les sociétés ou établissements industriels intéressés.

Le prix de location en sera réglé d'après les bases ordinaires admises aux bassins des embranchements du canal de Charleroy à Bruxelles et à ceux de Mons à Condé.

ART. 5. La ligne principale sera raccordée d'une part avec le chemin de fer de l'État à Manage et, d'autre part, avec le chemin de fer de Charleroy à la frontière vers Erquelinnes, de manière à ce que, au besoin, les trains puissent passer sans difficulté du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes sur ceux prémentionnés, et réciproquement.

Les voitures et les waggons du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes devront être établis de manière à ce qu'ils puissent être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

ART. 6. Il sera d'abord accordé aux demandeurs, aux clauses et conditions du présent cahier des charges, une concession provisoire qui ne deviendra définitive que moyennant que, dans les trois mois, d'une part, il ait été versé en espèces, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux, un cautionnement de trois cent mille francs dans la caisse du caissier de l'État, 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, jusqu'à concurrence de douze cent mille francs.

ART. 7. S'il est satisfait, dans le délai prescrit, 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 aura été accordée à titre provisoire sera annihilée de plein droit et considérée comme non avenue.

ART. 8. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal tant de la ligne principale que de la branche partant de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons et de la branche de raccordement de la ligne principale avec la Sambre, ainsi qu'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. 9. Les tracés et profils longitudinaux à soumettre à l'approbation du Gouvernement devront satisfaire aux conditions qui suivent :

1° En ce qui concerne la ligne principale, qu'à moins que la nécessité n'en soit ultérieurement reconnue par le Gouvernement, la longueur totale depuis le chemin de fer de l'État à Manage jusqu'au point de raccordement avec le chemin de fer de Charleroy à la frontière vers Erquelines, n'excédera pas trente kilomètres ; qu'il n'y aura ni courbes de moins de 600 mètres de rayon, ni courbes en sens contraire de moins de 1,500 mètres de rayon qui ne soient séparées par un alignement droit d'au moins 100 mètres, et que le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes sera de sept millimètres par mètre ;

2° En ce qui concerne les branches de raccordement de la ligne principale avec l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons et avec les rivages de la Sambre, qu'à moins, comme il est dit plus haut, que le Gouvernement n'en reconnaisse ultérieurement la nécessité, ces deux branches ne pourront pas avoir, la première depuis l'embranchement vers Bascoup jusqu'au chemin de fer de Charleroy à la frontière, la seconde, depuis le même embranchement jusqu'aux rivages de la Sambre, respectivement plus de vingt-quatre et de vingt-six kilomètres, et que le *maximum* d'inclinaison de l'une et de l'autre sera de quinze millimètres.

Il est du reste entendu que, si le Gouvernement reconnaît ultérieurement qu'il y a lieu de consentir à ce que les longueurs indiquées au paragraphe qui précède soient dépassées, les houilles provenant du bassin du Centre, ne pourront néanmoins être assujetties à payer à raison d'un plus long parcours que si lesdites longueurs n'avaient pas été dépassées.

ART. 10. Dans l'année à partir de la date de la concession définitive, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics les projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet de la branche partant de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons et de la partie de la ligne principale s'étendant depuis le point de raccordement de ladite ligne avec la branche prémentionnée jusqu'au chemin de fer de Charleroy à Erquelines, ainsi que de la branche de raccordement avec la Sambre.

Ces projets comprendront des plans détaillés tant des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, que de la gare à établir le long de la rivière la Sambre, en exécution de l'art. 4 des plans terriers dressés conformément à ce que prescrit 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, 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. 11. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans, toutefois, rien prescrire qui puisse être considéré comme une dérogation aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

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

Les concessionnaires seront tenus de se conformer exactement, dans l'exécution,

aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'ils avaient présentés aient ou non été modifiés.

ART. 12. 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.

Il est expressément stipulé que les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 30 kilogrammes par mètre courant.

Toutefois, si la ligne principale, au lieu d'aboutir au chemin de fer de l'État de Braine-le-Comte à Namur, à Manage, se raccorderait avec ce chemin de fer aux Écaussines, ainsi qu'il est dit à l'art. 17, les concessionnaires pourraient être tenus d'employer des rails de 34 kilogrammes et du même modèle que ceux actuellement en usage pour les chemins de fer de l'État.

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

ART. 13. La moitié des ouvrages de tout genre à exécuter pour l'établissement de la branche partant de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, de la partie de la ligne principale mentionnée à l'art. 10, et de la branche de raccordement avec la Sambre, devra être exécuté dans l'espace de deux ans à partir de la date de la concession définitive.

ART. 14. Les deux branches et la partie de la ligne principale mentionnée à l'article qui précède, ainsi que les rivages à établir le long de la Sambre, seront entièrement achevés et devront respectivement pouvoir être exploités ou mis à la disposition du public dans les trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. La partie de la ligne principale, s'étendant depuis le chemin de fer de l'État, à Manage, jusqu'au point de raccordement de ladite ligne avec la branche venant de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, devra être achevée et susceptible d'être mise en exploitation en même temps que le chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines.

Cependant, si les concessionnaires croyaient devoir adopter un tracé ou un profil longitudinal par suite duquel la ligne principale se raccorderait avec le chemin de fer du Centre à Manage et à Mons, soit en un point quelconque compris entre la gare de Houssu et la station de la Louvière, soit à ladite gare ou à ladite station, ils ne seraient pas tenus de la raccorder en outre avec le chemin de fer de l'État à Manage, et la partie du chemin de fer du Centre à Manage et à Mons qui serait comprise entre le point de raccordement avec ce chemin de fer et Manage, serait rendue commune aux deux chemins de fer.

Toutefois, s'il en résultait que la longueur de la ligne fût augmentée, les houilles provenant du bassin du Centre ne pourraient néanmoins être assujetties au payement du droit pour leur transport depuis le point de raccordement avec le chemin de fer du Centre à Manage et à Mons, à raison d'un parcours de plus de 24 kilomètres jusqu'au chemin de fer de Charleroy à la frontière, et de plus de 26 kilomètres jusqu'à la Sambre.

ART. 16. Les concessionnaires pourraient également raccorder la ligne principale de leur chemin de fer avec celui de Manage à Mons, au coude que celui-ci forme

à environ 2,800 mètres de Manage, pour se diriger vers la droite, et, dans ce cas, ils ne seraient tenus d'établir la partie de ladite ligne qui longerait immédiatement le chemin de fer de Manage à Mons, depuis le point de raccordement prémentionné jusqu'au chemin de fer de l'État, à Manage, que lorsque, de commun accord, le Gouvernement et les concessionnaires le jugeraient nécessaire.

ART. 17. Le Gouvernement se réserve enfin d'examiner ultérieurement, de concert avec les concessionnaires, si la ligne principale, au lieu de partir de la station de Manage du chemin de fer de l'État de Braine-le-Comte à Namur, ne devrait pas partir de la station des Écaussines du même chemin de fer.

Si la station des Écaussines n'avait pas été prise pour point de départ du chemin de fer concédé et si le Gouvernement ne voyait aucun inconvénient à ce que le chemin de fer fût relié à cette station au moyen d'une section complémentaire, cette section ferait l'objet d'une concession nouvelle qui serait demandée par les concessionnaires du chemin de fer du Centre vers Erquelines et qui leur serait accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, de préférence à tout autre soumissionnaire, pourvu toutefois qu'il fût au pouvoir du Gouvernement d'accorder cette concession sans l'intervention des Chambres; dans le cas contraire, cette demande serait immédiatement soumise par lui à l'approbation de la Législature.

ART. 18. Dans le cas où la ligne principale devrait partir de la station des Écaussines, comme dans celui où elle devrait partir de la station de Manage, la partie de ladite ligne comprise entre le chemin de fer de l'État de Braine-le-Comte à Namur et le point de raccordement avec la branche ayant son origine à l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, devra être achevée et pouvoir être mise en exploitation à l'époque fixée à l'art. 13.

ART. 19. Il sera soumis en temps opportun à l'approbation du Département des Travaux Publics, par rapport à la partie de la ligne principale s'étendant depuis la station de Manage jusqu'au point de raccordement de la ligne principale avec la branche partant de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, des projets complets et détaillés, etc., conformément à ce qui est stipulé à cet égard à l'art. 10.

Dans le cas où il serait ultérieurement décidé que la ligne principale aura son point de départ à la station des Écaussines, il serait également soumis en temps opportun à l'approbation du Département des Travaux Publics, par rapport à l'embranchement à construire à cet effet de la ligne principale vers ladite station, non-seulement des projets complets et détaillés conformément à ce qui est stipulé à cet égard à l'art. 10, mais en outre un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal conformément à ce qui est stipulé à cet égard à l'art. 8.

ART. 20. L'art. 11 sera applicable aux plans, profils et projets mentionnés à l'article qui précède, comme aux plans, profils et projets dont il est fait mention aux art. 8 et 10.

ART. 21. Les concessionnaires ne seront tenus d'établir les embranchements dont il est fait mention à l'art. 2, qu'à la condition :

1. En ce qui concerne celui à diriger des charbonnages du Piéton et du Bois-des-Vallées ou de l'un de ces charbonnages à l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons :

1° Que la dépense à laquelle donnerait lieu la construction de l'embranchement ne pourrait pas, sans le consentement des concessionnaires, outrepasser cent cinquante mille francs ;

2° Qu'il serait garanti aux concessionnaires par les charbonnages ou par le charbonnage pour l'usage et au profit desquels ou duquel l'embranchement serait construit, quatre pour cent d'intérêt du montant total de la dépense qui aurait réellement été faite, plus un et demi pour cent d'amortissement ;

3° Qu'à cet effet, si les soixante pour cent restants de la recette brute à provenir des transports qui s'effectueraient sur le chemin de fer de Manage vers Erquelines pour le compte des charbonnages ou du charbonnage au profit ou pour l'usage desquels ou duquel l'embranchement aurait été construit après qu'il en aurait été déduit quarante pour cent à titre de frais d'entretien et d'exploitation, ne couvrirait pas l'intérêt et l'amortissement garantis aux concessionnaires, les charbonnages ou le charbonnage que cela concernerait, devraient ou devrait leur bonifier la différence et parfaire ledit intérêt et ledit amortissement.

II. En ce qui concerne l'embranchement à diriger du chemin de fer du Centre à Erquelines vers les charbonnages de Mont-Ste-Aldegonde et de St-Eloy-de-Carnières-Sud ou vers l'un de ces charbonnages :

1° Que la dépense à la charge des concessionnaires, du chef du premier établissement de l'embranchement, le matériel nécessaire à l'exploitation compris, ne pourront pas, sans le consentement des concessionnaires, outrepasser trente mille francs par kilomètre de chemin de fer à établir ;

2° Qu'il serait dûment garanti aux concessionnaires par les deux charbonnages ou par l'un de ceux-ci, $3\frac{1}{2}$ p. % d'intérêt du montant total de la dépense qui aura réellement été faite par les concessionnaires, plus $1\frac{1}{2}$ p. % d'amortissement, et qu'à cet effet, si la recette brute à provenir des transports qui s'effectueraient sur l'embranchement, déduction faite de 40 p. % à titre de frais d'entretien et d'exploitation, ne s'élevait pas à la somme nécessaire pour produire $3\frac{1}{2}$ p. % du montant des frais de premier établissement, plus $1\frac{1}{2}$ p. % d'amortissement, la différence devra être bonifiée aux concessionnaires par les deux charbonnages ou par l'un de ceux-ci ;

3° Que si les concessionnaires avaient construit l'embranchement moyennant que l'un seulement des deux charbonnages leur garantît le *minimum* d'intérêt prescrit et l'amortissement, ils ne pourraient transporter sur l'embranchement qu'ils auraient construit ou admettre à parcourir le dit embranchement, les houilles ou autres marchandises provenant de celui des deux charbonnages qui ne serait pas intervenu dans la garantie du *minimum* d'intérêt et de l'amortissement susmentionné, ou en destination du dit charbonnage, que moyennant que celui-ci consentît à prendre à sa charge l'intérêt et l'amortissement qui auraient été garantis, ou bien jusqu'à concurrence de ce qui serait décidé à cet égard de commun accord avec l'autre charbonnage, ou bien si les deux charbonnages ne pouvaient pas s'entendre à cet égard, dans la proportion que le Gouvernement prescrirait, après avoir entendu les concessionnaires et les intéressés.

ART. 22. Les concessionnaires ne pourront être tenus de construire soit les deux embranchements, soit l'un ou l'autre des deux embranchements dont il est fait mention à l'art. 2, que moyennant que les charbonnages que cela concerne

aient souscrit aux conditions stipulées à l'article qui précède dans un délai de deux ans à partir de la date de la concession définitive.

Les délais dans lesquels les embranchements devront être construits seront réglés de commun accord par les concessionnaires et les charbonnages respectivement intéressés.

Toutefois, dans le cas où ils ne pourraient pas se mettre d'accord à cet égard, ces délais seront fixés par le Gouvernement.

ART. 23. Dans le cas où les charbonnages que cela concerne, auraient souscrit aux conditions stipulées à l'art. 21 dans le délai fixé à l'article qui précède :

1° Le tracé et le profil longitudinal des embranchements à construire seraient arrêtés, de commun accord entre les concessionnaires et les intéressés, sous la réserve de l'approbation du Département des Travaux Publics. En cas de contestation entre les concessionnaires et les intéressés, soit par rapport au tracé, soit par rapport au profil longitudinal, le Département des Travaux Publics statuerait, après avoir entendu les deux parties, et les concessionnaires seraient tenus de se conformer à ce qu'il aura décidé.

2° Après que le tracé et le profil longitudinal auront été définitivement arrêtés, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Département des Travaux Publics par rapport à chacun des embranchements à construire, un projet complet et une estimation détaillée comprenant, sans exception, toutes les dépenses à faire pour l'établissement complet de l'embranchement et de toutes ses dépendances, et, s'il y a lieu, le matériel d'exploitation dont il devra être pourvu.

3° Le Département des Travaux Publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, opérer sur l'estimation soumise à son approbation, les réductions qu'il jugera convenir et arrêter définitivement le montant de la dépense à laquelle la construction de chacun des embranchements sera réputé avoir donné lieu.

4° Si les concessionnaires ne croient pas pouvoir admettre les réductions que le Département des Travaux Publics jugera éventuellement devoir être opérées sur l'estimation soumise à son approbation, ils auront la faculté d'offrir en adjudication publique l'entreprise des travaux à exécuter et des fournitures à faire pour l'établissement complet de l'embranchement et de toutes ses dépendances; le cas échéant, le montant de l'estimation servirait de mise à prix.

5° Les concessionnaires pourront, toutefois, et en tout cas, justifier de la dépense faite du chef des acquisitions de terrains par la production des actes de vente passés avec les propriétaires.

ART. 24. Les concessionnaires soumettront à l'approbation du Département des Travaux Publics un projet complet et détaillé de l'embranchement à diriger éventuellement vers Morlanwelz.

Le Département des Travaux Publics pourra faire à ce projet les modifications et additions qu'il jugera nécessaires et les concessionnaires ne pourront établir l'embranchement que conformément au projet qui aura été approuvé par le Département des Travaux Publics, que celui-ci ait ou non apporté des modifications au projet soumis à son approbation.

ART. 25. La ligne principale et les deux branches de raccordement, l'une avec l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons, l'autre avec

la Sambre, seront à deux voies et auront en conséquence 8 mètres de largeur entre les arêtes extérieures des banquettes.

Toutefois, entre les haltes et les stations, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement dont, le cas échéant, le Gouvernement déterminerait le nombre, l'espacement, ainsi que la longueur.

Les terrassements des parties qui ne seront provisoirement établies qu'à une voie, pourraient n'être exécutés que comme pour un chemin de fer à une voie. et la largeur de ces parties de chemin de fer entre les arêtes extérieures des banquettes pourra n'être que de 4^m,50.

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

La largeur des voies sera la même que celle des chemins de fer de l'État, et l'entrevoie sera de 2 mètres.

ART. 26. Les clôtures à établir autour des haltes et stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics aux termes de l'art. 10.

Entre les haltes et les stations, les différentes lignes, tant principales que secondaires, seront de part et d'autre et sur toute leur étendue, clôturées pour le moins par une haie vive.

ART. 27. Nonobstant l'approbation par le Département des Travaux Publics des plans de haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devra toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 28. 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. Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'État belge.

ART. 29. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

ART. 30. Deux tiers du cautionnement mentionné à l'art. 6 seront restitués aux concessionnaires, en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur d'au moins deux cent et quatre cent mille francs.

Le dernier tiers sera retenu, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire 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. 31. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits :

1° S'ils n'ont pas soumis à l'approbation du Département des Travaux Publics

les plans, profils et projets des différentes parties de chemin de fer à construire, dans les délais ci-dessus fixés ;

2° S'il n'est pas satisfait à la condition stipulée à l'art. 13 portant qu'au moins la moitié d'une partie déterminée des travaux devra être exécutée dans les deux ans de la date de la concession définitive ;

3° S'il n'est pas satisfait aux conditions stipulées aux art. 14, 15 et 18, fixant les délais dans lesquels les travaux devront respectivement être entièrement achevés ;

4° Si la 2^e voie n'a pas été établie dans les délais fixés par le Département des Travaux Publics, en exécution de l'art. 23 ;

5° Si, dans le cas où les propriétaires des charbonnages de Mont-Stc-Aldegonde, de St-Éloy-de-Carnières-Sud, du Bois-des-Vallées et du Piéton auraient souscrit aux conditions stipulées à l'art. 21, dans le délai fixé à l'art. 22, les embranchements, dont il est fait mention auxdits articles, n'ont pas été établis dans les délais convenus entre les concessionnaires et les intéressés ou déterminés par le Gouvernement, conformément à ce que prescrit l'art. 22.

Si le Gouvernement avait consenti à prolonger les délais fixés par les art. 8, 10, 13, 14, 15, 18 et 22, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux prescriptions du cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux fixés par lesdits articles.

ART. 32. Dans le cas de déchéance prévu à l'article qui précède, 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 chemins de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel. Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

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

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà 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 non encore remboursée 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. 33. Les art. 31 et 32 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

ART. 54. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise 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 du chemin 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 à arrêter de commun accord, conformément à ce qui est stipulé à l'art. 46.

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

ART. 56. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de waggons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 57. Les lois et règlements d'administration généraux existants ou à intervenir en matière de police des chemins de fer, seront applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 58. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin pendant toute la durée de la concession et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à cet effet, 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.

Si, dans les deux années après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte des concessionnaires, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de leurs droits, comme dans les cas prévus à l'art. 54.

ART. 59. 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 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 de 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. 40. 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 cet effet, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, en premier lieu, deux mille francs dans trois mois, à compter de la date de la concession définitive, puis également deux mille francs par an pendant toute la durée des travaux, et en second lieu jusqu'à l'expiration de la concession, dans le courant du premier trimestre de chaque année, une somme de cinq cents francs.

ART. 41. 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 toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 42. 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 convenable.

ART. 43. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 44. 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 communications existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre les concessionnaires 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 les chemins de fer.

ART. 45. 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 du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dresser à leurs frais et contradictoirement avec l'administration un état descriptif et détaillé par rapport à la ligne principale, aux branches de raccordement avec l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons et avec la Sambre, et, s'il y a lieu, aux embranchements à construire éventuellement vers le

Piéton et Morlanwelz, 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 dressées, aux frais des concessionnaires, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 46. 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 déterminé par des tarifs à arrêter de commun accord entre les concessionnaires et le Département des Travaux Publics, ces transports se faisant entièrement aux frais des concessionnaires.

ART. 47. Les quatre-vingt-dix ans, dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation tant de la partie de la ligne principale s'étendant depuis le point où elle se raccordera avec la branche partant de l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de Manage à Mons jusqu'au point où elle se raccordera avec le chemin de fer de Charleroy à la frontière de France, que de la branche prémentionnée ayant son origine au susdit embranchement vers Bascoup et de la branche de raccordement de la ligne principale avec la Sambre.

Si cependant le délai, fixé à l'art. 14, avait été prorogé conformément à ce qui est prévu à l'art. 50, 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. 14.

ART. 48. Les bases des tarifs à arrêter, de commun accord, ainsi qu'il est dit à l'art. 46, sont celles qui suivent :

1^o MARCHANDISES.

1^{re} classe. Ardoises, bières, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sacs, engrais, fers en barres ou étirés et les objets en fonte dont la valeur n'excède pas cinquante francs par 100 kilogrammes, graines, laines brutes, ditos en masses, lin et étoupes emballées, houilles, marbre en bloc, métaux en fonte, en saumon ou en lingots, minerais, mitraille ou limaille en barils, noir animal servant d'engrais, os, pannes, pavés, pierre de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, sel de soude, son, terres, tôles, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisse et objets analogues, fr. 0-08 (huit centimes par tonne et par kilomètre).

2^e classe. Marchandises qui ne sont comprises ni dans la première ni dans la troisième classe, fr. 0-15 (quinze centimes par tonneau et par kilomètre).

3^e classe. Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, fayences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux, 0-20 (vingt centimes par tonneau et par kilomètre).

2° VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.

Voyageurs.	{ 1 ^{re} classe, fr. 0-08 par voyageur et par kilomètre.			
	2 ^e id.	0-06	id.	id.
	3 ^e id.	0-04	id.	id.
Bagages 0-06 par 100 kilogrammes.				
Articles de diligence.	{ Au-dessous de 5 kilog. 0-62 par colis pour toutes les distances.			
	{ Au-dessus de 5 kilog. 0-04 par 100 kilogrammes et par kilomètre.			

3° FONDS ET VALEURS.

DISTANCES.	DE 1 à 100 FRANCS.	DE 101 à 300 FRANCS.	DE 300 à 1000 FRANCS.	DE 1001 à 5000 FRANCS.	POUR CHAQUE MILLE au-dessus des cinq premiers mille francs.	
					Numéraire.	Or et papiers, valeurs.
De 10 lieues et au-dessous. .	» 50	» 75	1 »	Par mille. » 50	» 25	» 20
Plus de 10 lieues.	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30

4° ÉQUIPAGES, CHEVAUX ET BÉTAIL.

Equipages.	{ A 2 roues, par voiture et par kilomètre fr. » 40	
	{ A 4 id. id. » 60	
Chevaux. .	{ 1 cheval, par envoi id. » 40	
	{ 2 ou 3 chevaux id. » 45	
Bétail . . .	{ 5 ou 6 bœufs en un waggon de petit bétail, par envoi et par kilomètre fr. » 45	
	{ 3 ou 4 bœufs, 5 à 10 pores ou veaux, 11 à 20 moutons, par envoi et par kilomètre » 40	
	{ 1 ou 2 bœufs, 1 à 5 pores ou veaux, 1 à 10 moutons, par envoi et par kilomètre » 50	

Tout kilomètre entamé sera censé parcouru en totalité.

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

Les voyageurs pourront transporter gratuitement, et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 25 kilogrammes et d'un volume ne dépassant pas 50 sur 25 à 50 centimètres et qui pourront se placer sous les bancs des voitures sans inconvénient et sans qu'il en résulte aucune gêne pour les autres voyageurs.

Le transport d'objets dangereux et de masses indivisibles de grande dimension, 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 waggon, l'expéditeur payera comme si le chargement des waggon avait été complet, quelque soit en réalité le poids transporté.

ART. 49. Les conventions qui interviendraient entre les concessionnaires et les sociétés charbonnières intéressées, aux fins de régler le péage à percevoir pour le transport des houilles provenant des charbonnages du Centre seront, si elles obtiennent l'assentiment de M. le Ministre des Travaux Publics, considérées comme annexes au présent cahier des charges et deviendront obligatoires pour les concessionnaires tout comme si elles s'y trouvaient insérées textuellement.

ART. 50. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'art. 48, et sauf les exceptions stipulées tant à l'article qui précède, 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. 51. Tous changements à apporter aux tarifs, arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, devront être approuvés par un arrêté du Ministre des Travaux Publics et annoncés, au moins un mois à l'avance, par voie d'affiche et de publication.

Le cas échéant, les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois.

ART. 52. Si, sans en donner avis au préalable au Département des Travaux Publics, les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs aux tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, l'administration pourra considérer ces réductions comme dûment acquises au public et les prix abaissés ne pourront, comme pour les 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. 53. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

ART. 54. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

ART. 55. 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. 56. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

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

placés dans les voitures cellulaires, seront, de même que ces voitures, transportés gratuitement.

ART. 57. Les concessionnaires transporteront gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

ART. 58. Les concessionnaires seront tenus de fournir, sur chacun des points où l'administration le jugera utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes puisse faire construire des bureaux.

L'administration se réserve le droit d'établir, à ses frais, sans indemnité, tous 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. 59. Les concessionnaires seront tenus de fournir, soit à la station frontière, soit en tout autre point de la ligne, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de douanes et de se soumettre à toutes les mesures que le Gouvernement jugera devoir prescrire pour le service de la douane.

Les agents de l'administration, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception des droits de douane, seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires.

ART. 60. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies du chemin de fer, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique.

Il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire toutefois au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration, il sera réservé, 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 raccrocher 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.

ART. 61. Les stipulations des articles qui précèdent, depuis et y compris celui

n° 55 jusques et également y compris celui n° 60, ne seront toutefois applicables qu'à la ligne principale.

ART. 62. 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 en déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

ART. 63. Le Gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant du chemin de fer concédé, mais à conditions égales, ces embranchements seront concédés de préférence aux concessionnaires du chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, alors que leur longueur, n'excédant pas 10 kilomètres, il sera permis au Gouvernement d'en disposer.

ART. 64. Les concessionnaires ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle à l'établissement de ces embranchements ni en prendre prétexte ou occasion pour demander des indemnités à quelque titre que ce soit; ils seront tenus de laisser circuler sur leur chemin de fer, moyennant indemnité, des voitures et waggons appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte aucune dépense pour eux, ni aucun obstacle à la circulation sur leur chemin de fer, et que lesdits waggons et voitures soient construits de manière à ce que la circulation sur leur chemin de fer ne puisse présenter aucun inconvénient.

Le Gouvernement sera juge des contestations qui pourraient s'élever à ce sujet.

ART. 65. 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 ou chemins de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 66. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer ne pût être ni entravée ni interrompue.

ART. 67. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer ou ses embranchements, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 68. 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. 69. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiate-

ment en possession de la route et de son matériel tels qu'ils existaient à cette époque.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 70. 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, les §§ 2, 3 et 4 de l'art. 38 seraient applicables, comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien soit des ouvrages, soit du matériel d'exploitation.

ART. 71. Le Gouvernement se réserve expressément la faculté soit 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, soit de prendre ou de provoquer toute mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 72. 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 ces 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 suivants.

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

ART. 73. Les concessionnaires ne pourront faire mettre en œuvre que des fers et fontes d'origine belge, et leur matériel d'exploitation devra également avoir été confectionné en Belgique, sauf le cas où le Gouvernement les autoriserait expressément à faire venir de l'étranger des voitures ou machines construites d'après un autre modèle que ceux des voitures et machines en usage en Belgique.

ART. 74. 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 effet d'aucun acte judiciaire.

ART. 75. 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 également valable, et sortira tous ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 76. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropria-

tions 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 pendant la durée de la concession, tant de la ligne principale que des deux branches de raccordement et des embranchements s'il y a lieu.

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. 77. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; 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. 78. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société, qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement, et les concessionnaires seront déchargés des obligations du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il était annexé.

Les actions ne pourront être au porteur jusqu'à ce qu'il ait été justifié, à la satisfaction du Gouvernement, du versement de 50 p. °/o de leur montant nominal.

Elles seront cotées à la bourse de Bruxelles, aussitôt que le susdit versement aura été opéré.

La société sera éventuellement représentée près le Gouvernement par son conseil d'administration ou par son directeur-gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et elle sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration pourront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 75.

ART. 79 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'antiquités, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 80. Le montant des frais d'enregistrement sera fixé et s'élèvera à un franc soixante-dix centimes en principal.

Annexé à la convention, en date du neuf octobre mil huit cent cinquante-deux.

EM. VAN HOOREBEKE.

LE BON DE WYCKERSLOOTH DE WEERDESTEYN.

C.-F. C^{te} D'AUXY.

E.-H. BRUGMANN.

BON GOETHALS.
