

(1)

(N° 3.)

=

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 OCTOBRE 1852.

Concession d'un chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas.

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 faire construire par voie de concession de péages et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, un chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas.

Tandis que depuis une dizaine d'années déjà, la Belgique se trouve en communication au moyen de chemins de fer avec la mer du Nord ainsi qu'avec la France et l'Allemagne, ses moyens de communication avec les Pays-Bas sont restés à peu près ce qu'ils étaient en 1830.

Il est vrai que l'établissement de chemins de fer entre la Belgique et la partie des Pays-Bas qui, par rapport à la Belgique, se trouve au-delà du cours de la Meuse et par suite du Hollandsch-Diep, dont la largeur vis-à-vis du Moerdyck, où elle est la moins grande, dépasse encore 3,000 mètres, présente des difficultés qui ont pu commencer par sembler insurmontables.

Il est à remarquer, d'un autre côté, que dans les Pays-Bas, de même qu'en Belgique, on a commencé par relier entre elles les villes les plus considérables du pays et par mettre les principaux ports de la mer du Nord en communication avec le Rhin et l'Allemagne.

Les seuls chemins de fer actuellement existants ou en cours d'exécution dans les Pays-Bas sont, en effet, en premier lieu, celui de Rotterdam par La Haye, Leyde et Harlem à Amsterdam, et, en second lieu, ce qu'on appelle le chemin de fer rhénan qui part d'Amsterdam, se dirige par Utrecht et Arnhem vers le chemin de fer prussien de Dusseldorf à Berlin, et auquel Rotterdam sera rattaché par un embranchement aboutissant à Utrecht.

L'utilité qu'il y aurait pour l'un et l'autre pays à ce que ces chemins de fer fussent mis en communication avec ceux de la Belgique est trop évidente pour avoir besoin d'être démontrée.

Aussi, malgré les graves difficultés que cela présentait, les deux gouvernements ont-ils reconnu qu'il était de leur devoir d'aviser, de commun accord, à l'établissement, dans les meilleures conditions possibles, d'une communication aussi éminemment désirable dans l'intérêt des deux pays.

Dès 1850, en effet, ils convinrent de nommer des commissaires qui seraient chargés d'examiner de concert ce qu'il y aurait à faire pour relier entre eux de la manière la plus convenable, les chemins de fer existants ou en cours d'exécution en Belgique et dans les Pays-Bas.

Ces commissaires ayant commencé par se poser la question de savoir quel devait être, du côté de la Belgique, le point de départ d'un chemin de fer ayant cette destination, ils tombèrent unanimement d'accord pour reconnaître que c'était Anvers.

Mais ils reconnurent aussi, d'un autre côté, qu'un seul chemin de fer ne suffirait pas pour faire atteindre complètement le but que l'on se proposait.

D'une part, en effet, les deux points les plus rapprochés des chemins de fer belges et néerlandais étant Anvers et Rotterdam et Rotterdam se trouvant dès à présent ou devant, dans un avenir peu éloigné, se trouver en communication par des voies ferrées avec les villes les plus importantes des Pays-Bas au point de vue des relations commerciales tant de la Belgique et des Pays-Bas que des Pays-Bas avec la France par la Belgique, la première chose à faire dans l'intérêt commun est indubitablement de mettre de la manière la plus directe ou la plus rapide que possible Anvers en communication avec Rotterdam.

Mais comme il n'était pas présumable qu'il pût y avoir de l'une à l'autre de ces deux villes, un chemin de fer continu en traversant au moyen de ponts le Hollandsch-Diep et les deux bras de la Meuse, l'un et l'autre d'une très-grande largeur, qui séparent Anvers de Rotterdam, que, par conséquent, on ne pouvait pas espérer les mettre en communication d'une manière qui ne fût pas sujette à des interruptions par suite des débâcles ou des grandes crues d'eau, que, d'un autre côté, il importait essentiellement à la Belgique qu'Anvers fût mis aussi directement que possible en communication avec la partie du Rhin et de l'Allemagne vers laquelle se dirige le chemin de fer rhénan qui doit relier Amsterdam et Rotterdam avec celui de Dusseldorf à Berlin, les commissaires furent naturellement amenés à reconnaître que pour que les chemins de fer belges et néerlandais fussent reliés d'une manière véritablement satisfaisante, il faudrait qu'il fût établi non-seulement un chemin de fer aussi direct que possible d'Anvers vers Rotterdam, mais en outre un chemin de fer reliant Anvers au chemin de fer rhénan entre Utrecht et Arnhem, en passant soit par Breda et Gertruydenberg ou Gorcum, soit par Bois-le-Duc, un chemin de fer établi suivant l'une ou l'autre de ces deux directions présentant le double avantage, d'une part, de relier Anvers aussi directement que possible au chemin de fer de Dusseldorf à Berlin et, d'autre part, de pouvoir franchir sur des ponts les rivières à traverser entre Anvers et les chemins de fer des Pays-Bas.

Mais quelque incontestable que leur parût être l'utilité d'un chemin de fer établi suivant l'une ou l'autre des deux directions dont il vient d'être fait mention, les commissaires furent cependant unanimement d'avis qu'il fallait avant tout

mettre Anvers de la manière la plus convenable en communication avec Rotterdam.

Une circonstance particulière devait d'ailleurs naturellement faire prendre cette détermination.

Une Compagnie, en effet, proposait de construire par voie de concession de péages, un chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep par Willemstadt qui se trouve sensiblement dans la direction d'Anvers à Rotterdam.

Si donc il y avait eu des chances qu'il pût être construit un chemin de fer de Rotterdam au Hollandsch-Diep, dans la direction de Willemstadt, et que la Compagnie qui offrait d'en construire un d'Anvers au Hollandsch-Diep eût consenti à demander également la concession de celui du Hollandsch-Diep à Rotterdam, la question de la communication à établir entre Anvers et Rotterdam aurait évidemment été résolue de la manière la plus satisfaisante que possible.

Mais des études qui furent faites à l'effet de s'assurer s'il était présumable qu'il se trouvât une Compagnie qui voulût entreprendre de construire un chemin de fer du Hollandsch-Diep à Rotterdam, partant du Hollandsch-Diep vis-à-vis de Willemstad et traversant sur des ponts les deux bras de la Meuse qui séparent le Hollandsch-Diep de Rotterdam, eurent pour résultat de convaincre les commissaires des deux pays qu'il fallait renoncer à l'idée d'un chemin de fer d'Anvers à Rotterdam par Willemstadt sans autre solution de continuité que celle résultant de l'impossibilité de construire un pont sur le Hollandsch-Diep, et que la communication à établir entre Anvers et Rotterdam devrait, au moins provisoirement, consister en un chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep, auquel ferait suite ou qui aurait pour complément un service de bateaux à vapeur du Hollandsch-Diep à Rotterdam par Dordrecht.

Le chemin de fer à construire d'Anvers au Hollandsch-Diep devait, dès lors, être dirigé non pas sur Willemstadt, mais sur Roodevaart ou Moerdijk qui se trouvent l'un et l'autre à peu près vis-à-vis de l'embouchure du Dordrechts-Kiel qui relie le Hollandsch-Diep avec le bras de la Meuse passant à Rotterdam.

Ces considérations qui furent communiquées à la Compagnie qui avait demandé la concession d'un chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep par Willemstadt, la déterminèrent à substituer à cette demande celle de la concession d'un chemin de fer partant également d'Anvers, mais aboutissant au Hollandsch-Diep à proximité du Roodevaart.

Mais cette nouvelle demande donna lieu à un dissentiment entre les commissaires belges et néerlandais.

D'après la direction proposée par les demandeurs, le chemin de fer devait passer par Roosendaal et laisser Breda à environ trois lieues sur la droite, ce que les commissaires néerlandais furent d'avis que leur Gouvernement ne pouvait pas admettre, attendu, en premier lieu, que, dans l'intérêt de la défense du pays, il devrait s'opposer à la construction de tout chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep, qui ne passerait pas par la place forte ou à proximité de la place forte de Breda, et, en second lieu, qu'au point de vue des intérêts néerlandais engagés dans la question, il importait également que le chemin de fer projeté passât par Breda.

Les commissaires belges firent observer de leur côté qu'en égard à la nature des relations que le chemin de fer projeté aurait principalement pour destination de desservir, et au retard qui résulterait nécessairement de ce que le trajet d'Anvers à Rotterdam devrait se faire en partie par bateau à vapeur, il serait incontestablement désirable, au point de vue de l'intérêt général, que le chemin de fer passât par Roosendaal plutôt que par Breda, puisque, d'Anvers au Hollandsch-Diep, il y aurait, en faveur de la première de ces deux directions, une différence de parcours qui serait de plus d'une lieue dans le cas où le chemin de fer passerait à l'est, et d'au moins une lieue et demie dans le cas où il passerait à l'ouest de Breda; que, quant à l'intérêt particulier de la ville de Breda et des localités avoisinantes, il pourrait être concilié avec l'intérêt général au moyen d'un embranchement que l'on imposerait éventuellement aux concessionnaires l'obligation de diriger de Roosendaal sur Breda, embranchement qui d'ailleurs serait susceptible d'être ultérieurement prolongé, soit par Gorcum ou Gertruydenberg, soit par Bois-le-Duc, jusqu'au chemin de fer rhénan; que cependant, puisque le gouvernement des Pays-Bas jugeait la direction par Breda préférable dans l'intérêt de la défense du pays, ils ne la repousseraient pas s'il se présentait une compagnie qui offrît, aux mêmes conditions, de construire un chemin de fer suivant cette direction; mais, qu'ils ne pouvaient pas admettre, et que, selon toute apparence, les Chambres législatives aussi bien des Pays-Bas que de la Belgique n'admettraient pas davantage, qu'il pût être question de faire construire un chemin de fer par les gouvernements et aux frais des contribuables, alors que l'on avait la faculté d'en faire construire un suivant une direction qui serait préférable au point de vue de l'intérêt général, sans aucune charge pour les contribuables.

Les commissaires belges furent en conséquence d'avis qu'il y avait lieu d'accueillir la demande en concession d'un chemin de fer d'Anvers au Roodevaart par Roosendaal, sauf à ce qu'il fût expressément stipulé qu'il serait construit un embranchement de Roosendaal à Breda, susceptible d'être ultérieurement prolongé jusqu'au chemin de fer rhénan.

Les choses étant en cet état, les deux Gouvernements jugèrent que le moment était venu de nommer des plénipotentiaires pour négocier une convention ayant pour objet de régler définitivement tout ce qui avait rapport au chemin de fer à établir d'Anvers vers le Hollandsch-Diep.

La convention ci-annexée en copie fut en effet signée à Bruxelles le 9 du mois de juillet dernier.

Comme il y était stipulé que les ratifications en seraient échangées dans les six semaines au plus tard, que, d'un autre côté, ainsi que l'on peut s'en convaincre en en lisant l'art. 1^{er}, elle n'engage en aucune manière les finances de l'État, puisque les deux Gouvernements conviennent seulement d'aviser de commun accord à l'établissement aussi prochain que possible d'un chemin de fer d'Anvers vers Rotterdam, et que, par conséquent, elle pouvait être ratifiée sans l'intervention des Chambres; les ratifications en ont effectivement été échangées à Bruxelles le du mois d'août.

L'art. 2 de cette convention résout en faveur de la direction par Roosendaal avec un embranchement vers Breda, par conséquent dans le sens demandé par la

Belgique, la question de savoir si le chemin de fer à construire passera par Roosendaal ou par Breda.

Les deux Gouvernements ne se sont pas bornés du reste à faire négocier la convention dont il vient d'être fait mention.

En vertu des pouvoirs qu'ils leur avaient respectivement conférés, les plénipotentiaires ont pu conclure avec le S^r Gihoul, propriétaire, domicilié à Bruxelles, et demandeur en concession d'un chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep par Roosendaal et Roodevaart, des conventions par lesquelles ce chemin de fer était concédé audit S^r Gihoul, tant en Belgique que dans les Pays-Bas, aux clauses et conditions de cahiers des charges arrêtés de commun accord par les plénipotentiaires des deux pays, ainsi qu'il conste du procès-verbal ci-annexé, également en date du 9 juillet et dans lequel ces cahiers des charges sont transcrits.

C'est la concession de la partie du chemin de fer prémentionné d'Anvers au Hollandsch-Diep, comprise entre Anvers et la frontière des Pays-Bas, que le Gouvernement n'a pu donner au S^r Gihoul que sous la réserve de la ratification des Chambres, que celles-ci sont appelées à donner au Gouvernement le pouvoir de rendre définitive, si le demandeur en concession satisfait dans les délais prescrits aux conditions stipulées à l'art. 3 du cahier des charges.

Il est à remarquer, en effet, qu'il n'a été possible de traiter avec le sieur Gihoul qu'à la condition qu'il lui serait accordé une concession qui ne serait d'abord que provisoire et qui ne deviendrait définitive que si, dans les six mois au plus tard, en premier lieu, il avait déposé un cautionnement de 200,000 francs en Belgique et de 200,000 florins (400,000 francs) dans les Pays-Bas et, en second lieu, justifié, à la satisfaction des deux Gouvernements, de la réalisation du capital social nécessaire pour mettre éventuellement la concession à fruit, à concurrence de 1,800,000 francs.

Cette justification devrait avoir lieu à raison de 600,000 francs en Belgique et de 600,000 florins soit 1,200,000 francs dans les Pays-Bas, et il y a lieu de faire observer à ce sujet, comme par rapport au cautionnement, qu'en égard à l'embranchement à diriger sur Breda, les deux tiers environ de la longueur totale du chemin de fer à construire se trouveront sur le territoire des Pays-Bas.

Comme il n'y a point de projet définitivement arrêté, on ne doit point dès à présent faire connaître d'une manière précise ni la direction ni la longueur de la partie de chemin de fer à établir sur le territoire belge.

Il y a lieu de croire, toutefois, qu'elle se dirigera sur Esschen en passant par Capellen et Calmpthout ou très à proximité de ces localités, et que la longueur totale depuis le chemin de fer de l'État à Anvers jusqu'à la frontière des Pays-Bas sera de 28 à 29 kilomètres.

La longueur d'Anvers tant au Hollandsch-Diep qu'à Breda sera probablement d'environ 53 à 56 kilomètres.

Ainsi qu'on peut le voir par l'art. 6 de la convention, le gouvernement des Pays-Bas ne considère pas comme impossible que dans un avenir plus ou moins prochain, il soit construit un chemin de fer du Hollandsch-Diep à Rotterdam, puisqu'il a fait stipuler tant audit article de la convention que dans le cahier des charges de la concession, qu'en attendant qu'il soit construit un chemin de fer du Hollandsch-Diep à Rotterdam par Dordrecht, il sera établi un service de bateaux

à vapeur du Hollandsch-Diep à Rotterdam en coïncidence au Hollandsch-Diep avec les heures de départ et d'arrivée des convois du chemin de fer du Hollandsch-Diep à Anvers.

Il est permis de croire que de cette manière le trajet d'Anvers à Rotterdam pourra se faire en quatre heures.

Il a été dit plus haut que de Rotterdam partait un chemin de fer allant à Amsterdam par La Haye, Leyde et Harlem, et qu'un embranchement de Rotterdam au chemin de fer rhénan mettrait en outre cette ville en communication avec Amsterdam par Utrecht.

Il y aura donc de Rotterdam à Amsterdam deux chemins de fer qui auront pour points de départ, à Rotterdam, deux stations distinctes.

Mais bien que celle de ces stations d'où part le chemin de fer de Rotterdam à Amsterdam par La Haye se trouve à une certaine distance du bras de la Meuse qui passe à Rotterdam, il est expressément stipulé dans le cahier des charges réglant les conditions de la concession dans les Pays-Bas que les concessionnaires seront tenus de transporter les voyageurs et les marchandises dites *articles de messageries* jusqu'aux deux stations de Rotterdam, de telle sorte qu'il suffira que les différentes compagnies s'entendent à ce sujet pour qu'à Anvers il puisse être délivré des bulletins aux voyageurs et expédié des marchandises dites *articles de messageries* pour Rotterdam, La Haye et Amsterdam.

Rien n'a donc été négligé pour que les chemins de fer des deux pays fussent reliés aussi convenablement que la nature des lieux le permettait.

On avait pensé qu'un chemin de fer d'Anvers vers les Pays-Bas pourrait être dirigé par Turnhout.

Mais en premier lieu, le plus qu'il eût été possible de faire en faveur de cette localité, c'eût été de construire un chemin de fer d'Anvers vers Bois-le-Duc, suivant une direction qui s'en rapprochât assez pour qu'il fût possible de l'y relier par un embranchement.

En second lieu, outre que l'offre du Sr Gihoul d'entreprendre la construction par voie de concession de péages et sans aucune intervention de la part du Gouvernement ni sous forme de subside ni sous forme de garantie d'un *minimum* d'intérêt, d'un chemin de fer d'Anvers au Hollandsch-Diep dans la direction de Rotterdam avec un embranchement sur Breda, susceptible d'être ultérieurement prolongé jusqu'au chemin de fer rhénan soit par Goreum ou Gertruydenberg, soit par Bois-le-Duc, était trop avantageuse pour qu'elle eût pu être repoussée par la raison que le chemin de fer projeté passerait trop loin de Turnhout pour que cette ville pût y être rattachée par un embranchement, il est à remarquer que ce n'est pas de cette manière que Turnhout peut être relié le plus convenablement au réseau des chemins de fer belges.

La loi du 20 décembre 1851 a autorisé le Gouvernement à faire construire directement aux frais de l'État une branche de chemin de fer reliant la ville de Lierre au chemin de fer de l'État de Bruxelles à Anvers.

C'est en prolongeant ultérieurement cette branche de chemin de fer, qui aura son origine à la halte de Contich, jusqu'à Turnhout par Herenthaels, que l'on mettra de la manière la plus convenable non-seulement la ville de Turnhout, mais en

outre une grande partie de la Campine, en communication par chemin de fer, tant avec Anvers qu'avec Malines et par suite avec toute la Belgique.

Le projet de loi ci-annexé, qui a pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder définitivement, s'il y a lieu, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, la partie du chemin de fer projeté d'Anvers vers Rotterdam et vers Breda qui doit être établie sur le territoire belge, ne semble donc pouvoir donner lieu à aucune objection et par suite à aucune discussion sérieuse.

Le Gouvernement se plaît à croire également que les Chambres voudront bien prendre en considération que le cahier des charges ci-annexé ayant été arrêté de commun accord par les deux Gouvernements, il serait regrettable qu'il dût y être apporté des modifications, parce que les convenances exigeraient qu'il en fût référé au Gouvernement des Pays-Bas, ce que l'on reconnaîtra sans doute qu'il y a lieu d'éviter, si c'est possible.

Or, il y a d'autant plus lieu d'espérer que le cahier des charges ci-annexé ne donnera pas lieu à des objections assez graves pour qu'il soit jugé nécessaire d'y apporter des modifications qui pourraient obliger à se concerter de nouveau avec le Gouvernement des Pays-Bas, que ce cahier des charges ne diffère de ceux aux clauses et conditions desquels des concessions de chemins de fer ont été jusqu'ici données en Belgique que par plus de sévérité. Non-seulement toutes les dispositions essentielles des anciens cahiers des charges s'y trouvent, mais il en contient en outre de nouvelles qui tendent évidemment à mieux assurer, d'abord la bonne et prompte exécution et surtout l'exécution complète des travaux, et ensuite la régularité, la célérité et la sécurité des transports.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder au sieur Louis Gihoul, propriétaire, domicilié à Bruxelles, aux clauses et conditions tant de la convention provisoire avenue entre le Ministre des Travaux Publics et le sieur Gihoul, en date du 9 juillet 1852 que du cahier des charges mentionné dans la dite convention et annexés l'une et l'autre à la présente loi, la concession de la partie s'étendant d'Anvers à la frontière des Pays-Bas d'un chemin de fer d'Anvers vers Rotterdam avec un embranchement sur Breda. •

Donné à Bruxelles, le 27 septembre 1852.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

CONVENTION.

Entre le Ministre des Travaux Publics, représenté par les S^rs J.-F. Noël, directeur général des ponts et chaussées et des mines et E. Willmar, inspecteur général des ponts et chaussées, d'une part, et le S^r L. Gilhoul, propriétaire, domicilié à Bruxelles, d'autre part, a été convenu ce qui suit :

1^o Le second ci-dessus nommé s'engage à 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, un chemin de fer partant du chemin de fer de l'État, à Anvers, passant par Eschen ou à proximité de cette localité et se reliant à la frontière des Pays-Bas avec un chemin de fer s'étendant de ladite frontière jusqu'au Hollandsch-Diep en passant par Roosendaal avec un embranchement de Roosendaal à Breda.

2^o Le premier ci-dessus nommé s'engage de son côté, en premier lieu, à présenter aux Chambres, dès leur prochaine session et au plus tard dès le commencement de leur session ordinaire de 1852, un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné un chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, et, en second lieu, dans le cas où les Chambres autoriseraient le Gouvernement à concéder ce chemin de fer auxdites clauses et conditions, à soumettre au Roi un projet d'arrêté déclarant le second ci-dessus nommé concessionnaire dudit chemin de fer dès qu'il aura satisfait aux stipulations de l'art. 3 du cahier des charges ci-dessus rappelé.

3^o 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 auquel elle est relative, ou bien ne l'y autoriseraient qu'à des conditions autres que celles stipulées audit cahier des charges, à moins, toutefois, que dans ce dernier cas le second ci-dessus nommé ne consente à ce qu'elle ressortisse ses effets nonobstant les modifications qui auraient été apportées au cahier des charges.

4^o La présente convention ne sera valable et ne liera les contractants d'une aussi bien que d'autre part, que pour autant que le second ci-dessus nommé obtienne du Gouvernement des Pays-Bas la concession du chemin de fer à construire de la frontière belge au Hollandsch-Diep avec embranchement sur Breda aux clauses et conditions arrêtées de commun accord par les commissaires chargés de négocier une convention entre les deux Gouvernements relativement aux chemins de fer à établir à l'effet de relier entre eux ceux existants dans les deux pays.

5^o L'une desdites clauses et conditions portant « que la concession du chemin de » fer dans les Pays-Bas ne deviendra définitive qu'après que, pour ce qui concerne les expropriations, l'utilité publique aura été reconnue par les Chambres, » la présente convention serait également considérée comme non avenue, si la concession que le second ci-dessus nommé aurait obtenue du Gouvernement des

Pays-Bas ne pouvait pas devenir définitive par suite « de ce qu'en ce qui concerne » les expropriations l'utilité publique ne serait pas reconnue par les Chambres » néerlandaises. »

6° Dans le cas où le second ci-dessus nommé jugerait convenable de se mettre en mesure d'être déclaré concessionnaire définitif en satisfaisant, à cet effet, aux stipulations de l'art. 3 du cahier des charges annexé à la présente, sans attendre que les Chambres aient statué sur le projet de loi que le premier ci-dessus nommé s'engage à leur présenter, il n'en serait pas moins en droit de se considérer comme délié de toute obligation résultant de la présente convention si les Chambres n'autorisaient pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer en question aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, et, dans ce cas, il lui serait immédiatement donné main-levée du cautionnement qu'il aurait versé en exécution de l'art. 3 prémentionné du cahier des charges.

7° La présente convention ne sera valable et obligatoire qu'après qu'elle aura été ratifiée par le Ministre des Travaux Publics et que pour autant qu'elle ait été ratifiée dans un délai de six jours.

Fait en double à Bruxelles le neuf juillet mil huit cent cinquante-deux.

L. GIHOUL.

NOËL.

WILLMAR.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 9 juillet 1852.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

Chemin de fer à construire éventuellement d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de ladite frontière au Hollandsch-Diep par Roosendaal avec embranchement de Roosendaal à Breda.

Cahier des charges aux clauses et conditions duquel sera éventuellement concédée la partie du chemin de fer susmentionnée s'étendant sur le territoire belge depuis Anvers jusqu'à la frontière des Pays-Bas.

1° Le chemin de fer dont la concession sera accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges prendra son origine au chemin de fer de l'État, à Anvers, et aboutira à la frontière au point où y aboutira le chemin de fer qui sera établi dans les Pays-Bas depuis la frontière belge jusqu'au Hollandsch-Diep.

2° Le chemin de fer d'Anvers à la frontière néerlandaise devra se raccorder avec le chemin de fer à construire dans les Pays-Bas depuis ladite frontière jusqu'au Hollandsch-Diep, de manière à ce que les voyageurs et les marchandises puissent passer du chemin de fer belge sur le chemin de fer néerlandais sans transbordement. En outre, qu'il y ait ou non à Anvers une station commune au chemin de fer de l'État et à celui à construire d'Anvers vers le Hollandsch-Diep, ce dernier chemin de fer sera raccordé avec le premier de manière à ce que les voyageurs et les marchandises puissent également passer de l'un à l'autre sans transbordement.

Les voitures et les waggons devront, en outre, être établis de manière à pouvoir être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État en Belgique.

3° Il sera d'abord accordé au demandeur, aux clauses et conditions du présent cahier des charges, une concession provisoire qui ne deviendra définitive que moyennant que dans les six mois, d'une part, il ait été versé en espèces, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux, un cautionnement de deux 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, à concurrence de 600,000 francs.

4° S'il est satisfait dans le délai prescrit aux deux conditions qui précèdent, l'impétrant sera déclaré concessionnaire définitif.

Dans le cas où il n'aurait pas été satisfait auxdites conditions, la concession qui lui aura été accordée à titre provisoire sera annihilée de plein droit et considérée comme non avenue.

5° Dans les trois mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement, en double expédition, un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal pour la totalité de la ligne et son embranchement, un certain nombre de profils en travers pour servir de types tant pour

les parties de chemin de fer en déblai que pour celles en remblai et des dessins de grandeur naturelle indiquant les détails de la voie ferrée.

6° Dans les neuf mois à partir de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement des profils complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter et des haltes et stations, ainsi que de toutes les dépendances tant de la route que des haltes et stations.

7° Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans, toutefois, rien prescrire qui soit contraire à la lettre ou à l'esprit de la convention réglant les conditions de la concession. Le Gouvernement pourra, notamment, désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

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

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

Toutefois, entre les haltes et les stations, 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.

La 2^e voie sera complétée et mise en exploitation quand le Gouvernement le jugera nécessaire.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu d'exécuter les terrassements pour la 2^e voie, sur toute l'étendue de la ligne, qu'après la mise en exploitation de la 1^{re} voie.

De part et d'autre et sur toute son étendue, le chemin de fer devra être clôturé pour le moins par une haie vive.

9° Les ouvrages seront exécutés avec les matériaux dont il serait fait usage si le chemin de fer était établi par le Gouvernement et directement aux frais de l'État.

Ces matériaux devront, en tout cas et chacun dans son espèce, être de bonne qualité et surtout exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

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.

10° La nouvelle communication entre Anvers et les Pays-Bas devra être établie et pouvoir être mise à la disposition du public dans un délai de trois ans à partir de la date de la concession définitive.

11° Deux tiers du cautionnement mentionné à l'art. 3 seront restitués au concessionnaire, en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dument constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur d'au moins cent cinquante et trois 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 son 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.

12° 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 du concessionnaire, 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.

13° Le concessionnaire demeure seul et exclusivement chargé 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.

14° Le concessionnaire sera déchu de ses droits :

1° Si, dans les délais prescrits, il n'a pas soumis à l'approbation du Gouvernement les plans, profils et projets sus-mentionnés ;

2° Si, dans les deux ans de la date de la concession définitive, la moitié au moins des travaux n'est pas exécutée ;

3° Si tous les ouvrages sans exception ne sont pas achevés et si la nouvelle communication à établir n'est pas mise à la disposition du public dans le délai fixé à l'art. 10 ;

4° Dans le cas où par rapport à la 2^e voie il n'aurait pas été obtempéré aux prescriptions de l'art. 8.

15° 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 ; le concessionnaire devra 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 du concessionnaire qui n'aura pas encore été restituée ou dont il n'aura pas été disposé sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire evincé 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 chemins de fer déjà

mis 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, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

16° Les art. 14 et 15 ne seront pas applicables, si le concessionnaire justifie que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

En outre, les délais fixés dans les articles qui précèdent pourront être prolongés par le Gouvernement s'il le juge nécessaire.

17° Avant que la nouvelle communication à établir entre Anvers et les Pays-Bas puisse être mise à la disposition du public, le concessionnaire devra 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 sur toute l'étendue de la nouvelle communication à établir entre les Pays-Bas et les chemins de fer de l'État, à Anvers.

Indépendamment des obligations du concessionnaire envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage de la nouvelle communication faisant l'objet de la concession.

Le Département susmentionné fera à ce règlement les changements qu'il jugera convenir; quelles que soient les modifications qu'il aura jugé devoir y être apportées, le règlement sera obligatoire tel qu'il aura été approuvé et le concessionnaire devra l'observer et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

18° Il y aura au *minimum* trois convois de voyageurs par jour dans chaque direction. Les heures de départ et d'arrivée de ces convois seront déterminées par le Gouvernement.

Le Gouvernement se réserve en outre le droit de déterminer le nombre et la classe des voitures dont ces convois devront se composer.

19° Le nombre des convois destinés à transporter soit les voyageurs, soit les marchandises sera toujours en rapport avec les besoins du commerce.

20° 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.

21° Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin pendant toute la durée de la concession et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à cet effet, 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.

22° Le choix et la nomination des agents nécessaires soit pour diriger et sur-

veiller 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 et à la perception des péages comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc.

Ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

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

23° 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 du concessionnaire.

A cet effet, celui-ci versera 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 lui sera indiquée à cet effet, la somme de 2,000 francs, et jusqu'à l'expiration de la concession, dans le courant du premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 500 francs.

24° La surveillance à exercer par le Gouvernement aux termes de l'article qui précède ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

25° Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances ainsi que du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

26° 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 du concessionnaire et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de le faire à la première réquisition.

27° Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes quelles qu'elles soient, ou bien astreindre le concessionnaire à prendre les mesures et, au besoin, faire exécuter d'office, à ses frais, tous les travaux nécessaires pour assurer, en tous cas, le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

28° Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; il fera également dresser, à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière, de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc. Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront dressées aux frais du concessionnaire pour être déposées dans les archives de l'administration.

29° Pour l'indemniser des dépenses et travaux qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il remplira exactement ses obligations, le concessionnaire pourra pendant un terme de quatre-vingt-dix ans (à partir de l'époque où il aura été dûment constaté que tous les travaux de construction sont achevés et que la nouvelle communication dont l'établissement fait l'objet de la concession est susceptible d'être mise sur toute son étendue à la disposition du public), faire percevoir à son profit des droits et péages dont le montant sera déterminé par des tarifs à arrêter de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, ces transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

Pour les marchandises, ces tarifs ne pourront, en aucun temps, être plus élevés que ceux indiqués dans le projet de loi déposé par le Gouvernement à la Chambre des Représentants dans la séance du 26 janvier 1852.

Dans le cas où ces derniers tarifs seraient ultérieurement abaissés, le Gouvernement pourra astreindre le concessionnaire à abaisser ses prix dans la même proportion.

En ce qui concerne les voyageurs, les tarifs ne pourront excéder respectivement, par kilomètre, pour la 1^{re} classe, 10 centimes ;

pour la 2^e id., 8 id.

pour la 3^e id., 5 id.

Enfin, en ce qui concerne les bagages, les bases des tarifs ne pourront pas être moins favorables aux voyageurs que celles des tarifs actuellement en vigueur par rapport aux chemins de fer de l'État en vertu de la loi du 12 avril 1852.

Dans le cas où ces tarifs seraient ultérieurement abaissés, le Gouvernement serait en droit d'exiger qu'en ce qui concerne les bagages, les tarifs du chemin de fer d'Anvers vers les Pays-Bas fussent également abaissés de manière à ce qu'ils ne fussent pas plus élevés que ceux du chemin de fer de l'État.

30° Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède et sauf les exceptions stipulées ci-après, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

31° Dans le cas où le concessionnaire jugerait utile et convenable d'effectuer certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, les prix abaissés ne pourront plus être relevés qu'après un délai de trois mois.

32° 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.

33° La perception des droits devra se faire par le concessionnaire, indistinctement et sans aucune faveur.

Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs susmentionnés, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante des tarifs et les prix ne pourront comme pour les autres réductions être relevés avant un délai de trois mois ; les réductions ou

remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

34° 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.

35° 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, le concessionnaire serait tenu 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.

36° Le concessionnaire sera tenu, 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.

37° Le concessionnaire transportera gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

38° 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.

39° Le concessionnaire sera tenu de fournir sur chacun des points où l'administration le jugera utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra 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.

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

40° Le concessionnaire sera tenu de fournir, soit à la station frontière, soit en tout autre point de la ligne, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités 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 du concessionnaire.

41° 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 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.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture d'un fil télégraphique, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

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

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

42° Il sera loisible à qui 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.

43° Le Gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant du chemin de fer, que ces embranchements fassent ou non l'objet d'une concession.

44° Le concessionnaire ne pourra, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements pour lesquels il aura cependant un droit de préférence.

L'établissement desdits embranchements ne pourra motiver, de sa part, aucune demande d'indemnité; il sera tenu de laisser circuler sur son chemin de fer, moyennant indemnité, des voitures et waggons appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte aucune dépense pour lui ni aucun obstacle à la circulation sur son chemin de fer, et à la condition que lesdits waggons et voitures soient construits de manière à ce que la circulation n'en puisse présenter aucun inconvénient.

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

45° 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 le concessionnaire puisse réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

46° 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, le concessionnaire ne pourra 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 le concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation du chemin de fer puisse être entravée ou interrompue.

47° 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 traversée par le chemin de fer, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

48° 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, le concessionnaire ne se mettait 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.

49° A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel tels qu'ils existeront à cette époque.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

50° Dans le cas où le concessionnaire laisserait en souffrance une partie quelconque de l'exploitation et où il n'aurait pas obtempéré dans le délai prescrit aux réquisitions qui lui auraient été faites à ce sujet, le deuxième paragraphe de l'art. 21 serait applicable, comme dans le cas où il laisserait en souffrance l'entretien soit des ouvrages, soit du matériel d'exploitation.

En outre, si dans les trois mois il n'avait pas obtempéré aux réquisitions de l'administration, il serait déchu de ses droits et, dans ce cas, il serait procédé de la manière indiquée ci-dessus, à l'art. 15.

51° Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.

Dans le cas où il voudrait faire usage de cette faculté, il devrait préalablement s'entendre avec le Gouvernement des Pays-Bas pour le rachat simultané par ce dernier Gouvernement du chemin de fer formant le prolongement depuis la frontière néerlandaise jusqu'au Hollandsch-Diep du chemin de fer d'Anvers à ladite frontière.

Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin aura été exploité 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 les moins favorables, et la moyenne du revenu des cinq années qui resteront après ce retranchement sera capitalisée à raison de 5 p. % et on ajoutera une prime de 15 p. %.

52° 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.

53° Dans aucun cas le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; il ne pourra en argumenter que pour autant qu'il en ait 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, il ne pourra baser une réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

54° Les fers et les fontes à mettre en œuvre sur le territoire de la Belgique devront être d'origine belge et la moitié au moins du matériel roulant de toute la ligne d'Anvers au Hollandsch-Diep devra avoir été confectionnée en Belgique.

55° Le Gouvernement se réserve la faculté d'exiger qu'il ne soit employé que des waggons couverts pour le transport des voyageurs.

56° Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui 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.

57° Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique où lui seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration. Les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative et auront par eux-même date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

58° Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris à ses 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 les chemins de fer belges et la frontière des Pays-Bas.

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.

59° Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y 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.

60° Le concessionnaire pourra rétrocéder dans son ensemble et sans restriction, sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

Après que ses statuts auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'il aura éventuellement formée sera substituée à ses 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.

61° 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.

62° Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à un franc soixante-dix centimes en principal.

Vu et arrêté, en double, par les soussignés sous réserve de l'approbation du Ministre des Travaux Publics et visé *ne varietur* pour être joint à la convention avenue entre les soussignés, en date de ce jour.

Bruxelles, le neuf juillet mil huit cent cinquante-deux.

NOËL.

WILLMAR.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 9 juillet 1852.

Le Ministre des Travaux Publics,
EM. VAN HOOREBEKE.