

(1)

(N° 128.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1853.

CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER DE LIERRE A TURNHOUT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous soumettre un projet de loi destiné à autoriser le Gouvernement à concéder un chemin de fer de Lierre à Turnhout par Herenthals.

L'utilité de cette voie de communication ne peut être contestée. Elle aura pour résultat de retirer de l'état d'isolement dans lequel elle se trouve, une partie considérable de la Campine; elle facilitera et activera le défrichement de ses vastes bruyères, en donnant des moyens faciles et économiques de transport pour les engrais et les produits agricoles; elle y favorisera le développement de l'industrie; elle y amènera une augmentation de population, elle accroîtra enfin tous les éléments de prospérité de cette partie du pays, tout en exerçant une influence heureuse sur la richesse nationale, spécialement par la plus-value qu'acquerront nécessairement les terrains dans cette contrée.

Par le tracé adopté de Lierre à Turnhout, cette dernière ville a l'avantage d'être reliée à Anvers, en se rattachant aux localités importantes du pays entre Anvers et Turnhout, c'est-à-dire à Herenthals et à Lierre. Le chemin de fer en partant de Lierre offre aussi l'avantage d'utiliser l'embranchement actuellement en construction de Contich à Lierre.

La Compagnie qui se présente pour exécuter ce railway, demande la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital de cinq millions de francs.

Les considérations spéciales qui existent en faveur de la Campine ont engagé le Gouvernement à faire dans cette circonstance une exception à la règle qu'il s'est tracée de limiter son action en ce qui concerne l'application des principes de la garantie d'intérêt à de nouvelles entreprises. L'intervention de l'État a des bornes dans lesquelles la prudence lui conseille de se renfermer, et il convient d'attendre les résultats des engagements déjà contractés avant de s'avancer davantage dans cette voie.

La ligne de Lierre à Turnhout pourra se suffire à elle-même, sinon en totalité dans les premiers temps, au moins en majeure partie. Si l'État est obligé de faire quelques sacrifices, ils seront peu importants, et ils ne seront que temporaires. Cette ligne exercera, d'ailleurs, nécessairement, comme affluent, une réaction très-favorable sur les recettes des lignes de l'État qui y trouvera une compensation à la garantie promise.

Le chemin de fer de Lierre à Turnhout pourrait devenir, dans l'avenir, une section d'une ligne internationale vers l'Est de la Hollande, si les Gouvernements néerlandais et belge jugeaient à propos de créer une voie de communication entre les deux pays dans la direction de Bois-le-Duc. Si cette hypothèse se réalisait, il n'y aurait pas de doute que la garantie d'un *minimum* d'intérêt ne serait alors que purement nominale.

Une dernière considération, Messieurs, est venue à l'appui d'une exception en faveur de la Campine, quant à la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Le projet de canalisation de la Campine comprend, indépendamment de la section de Herenthals à Anvers qui va s'exécuter, une section de Turnhout à Anvers par Saint-Job-in-'t-Goor ; cette dernière section doit coûter de deux à trois millions de francs, car les évaluations pour la partie entre Turnhout et Saint-Job-in-'t-Goor seulement portent la dépense à 1,260,000 francs.

Il est bien vrai que le Gouvernement n'a pris aucun engagement pour la section de Turnhout à Saint-Job-in-'t-Goor ; cela résulte de la déclaration faite par l'un de mes honorables prédécesseurs lors de la discussion d'une demande de crédit pour la partie de canal à établir entre la Pierre-Bleue et Turnhout ; mon honorable prédécesseur, tout en reconnaissant la grande utilité de la section de Turnhout à Saint-Job-in-'t-Goor, déclarait que l'embranchement de Turnhout, tel qu'il le proposait, pourrait se suffire à lui-même.

Aussi, si l'État consent à accorder une garantie pour l'établissement d'un chemin de fer entre Lierre et Turnhout, il doit être bien entendu que l'on ne réclamera pas l'exécution du prolongement du canal de Turnhout, et que l'État se considérera comme dispensé de faire, dans l'avenir, la dépense d'un capital important.

Cette considération, jointe aux différents motifs qui précèdent, engagera sans doute la Chambre à accueillir le projet de loi.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder aux sieurs Jonathan-Raphaël Bischoffsheim, banquier, à Bruxelles, Henri-François Matthyssens, négociant, à Anvers, et Théodore Leysen, ingénieur-architecte, à Anvers, la concession d'un chemin de fer de Lierre à Turnhout, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 10 janvier 1855, annexés à la présente loi.

Donné à

LÉOPOLD,

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

CONVENTION.

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

Et d'autre part, MM. Jonathan-Raphaël Bischoffsheim, banquier à Bruxelles ; Henri-François Matthyssens, négociant à Anvers ; Théod. Leysen, ingénieur-architecte à Anvers,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les contractants de seconde part s'engagent à construire et à exploiter, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente, un chemin de fer de Lierre à Turnhout par Herenthals.

ART. 2. Pour faciliter aux contractants de seconde part l'accomplissement de l'engagement qui précède, le Gouvernement consent, sauf la ratification de la Législature, à leur garantir, pendant un terme de cinquante ans, un *minimum* d'intérêt annuel de 4 p. % portant exclusivement sur le capital affecté à la construction dudit chemin de fer, et qui est fixé à cinq millions de francs.

Cette garantie est accordée sous les conditions suivantes :

1° L'intérêt garanti ne courra au profit des concessionnaires qu'à dater du jour de la mise en exploitation de la ligne entière du dit chemin de fer.

2° Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien extraordinaire, sera arrêté de concert entre le Gouvernement et les concessionnaires, au 31 décembre de chaque année.

Le Gouvernement aura le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Société ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans le dit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien, ne seront compris ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements de rails, billes ou accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions des ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

3° L'intérêt à couvrir sera acquitté par le Gouvernement sur le vu du compte des recettes et dépenses, arrêté comme il est dit à l'article précédent.

Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Compagnie, une somme plus forte que celle représentant 4 p. % du capital affecté à la construction de la ligne.

4° Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. % du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des

sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt.

ART. 3. La présente convention et le cahier des charges qui y est annexé, seront soumis aux Chambres dans la session actuelle.

Si les Chambres refusaient de ratifier ces actes ou si elles y introduisaient des modifications auxquelles les contractants de seconde part ne voudraient pas souscrire, la présente convention et le cahier des charges seront, par ce seul fait, annihilés de plein droit.

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

J.-R. BISCHOFFSHEIM.

EM. VAN HOOREBEKE.

H.-F. MATTHYSSENS.

THÉOD. LEYSEN.

CAHIER DES CHARGES

Aux clauses et conditions duquel sera éventuellement concédé le chemin de fer à construire de Lierre par Herenthals à Turnhout.

ART. 1^{er}. 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 Lierre et se dirigera par Herenthals sur Turnhout.

ART. 2. Le chemin de fer devra se raccorder dans la station de Lierre, avec le railway que l'État fait construire de la station de Contich à la ville de Lierre.

Ce raccordement sera réglé de commun accord entre l'administration du chemin de fer de l'État et les concessionnaires, par une convention qui déterminera la part pour laquelle chacun interviendra dans les dépenses d'appropriation de la station de Lierre aux deux services.

ART. 3. Les concessionnaires auront, à conditions égales, la préférence pour prolonger le dit chemin de fer, d'une part de Turnhout à la frontière hollandaise, dans la direction de Bois-le-Duc et, d'autre part, de Herenthals par Gheel au camp de Beverloo, si le Gouvernement jugeait à propos de concéder des prolongements dans l'une ou l'autre de ces directions.

ART. 4. 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 deux mois à dater de la publication de la loi à intervenir sur les présentes 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, jusqu'à concurrence de six cent mille francs.

ART. 5. 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 aux dites conditions, la concession qui leur a été accordée à titre provisoire sera annihilée de plein droit et considérée comme non avenue.

ART. 6. Dans les cinq mois à partir de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement, en double expédition, un plan figuratif du tracé et des profils longitudinaux et transversaux complets pour la totalité de la ligne, ainsi que des plans complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter et des haltes et stations, plus des plans de toutes les dépendances tant de la route que des haltes et stations.

ART. 7. 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 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.

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. 8. Le chemin de fer sera à simple voie. Il aura une largeur de 4^m,50 entre les arêtes extérieures des banquettes.

Les concessionnaires s'obligent toutefois à faire dès à présent les acquisitions de terrains nécessaires pour établir une double voie et à construire les ponts, viaducs et autres travaux d'art, comme si la double voie devait être posée immédiatement.

Il sera en outre établi entre les haltes et les stations des voies d'évitement dont le Gouvernement déterminera le nombre, l'espacement, ainsi que la longueur.

ART. 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.

Il est expressément stipulé que les rails seront en fer laminé, ne pesant pas moins de treize kilogrammes par mètre courant, et que les billes seront en sapin du Nord.

ART. 10. La nouvelle communication entre Lierre et Turnhout devra être établie et pouvoir être mise à la disposition du public dans un délai de deux ans à partir de la date de la concession définitive.

ART. 11. Deux tiers du cautionnement mentionné à l'art 4 seront restitués aux concessionnaires, en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécutés des travaux pour une valeur double de la somme dont la restitution sera demandée.

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

ART. 12. L'acquisition des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et à 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'expro-

priation 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. 13. 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. 14. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits :

1° Si, dans les délais prescrits, ils n'ont pas soumis à l'approbation du Gouvernement les plans, profils et projets susmentionnés ;

2° Si, dans les dix-huit mois 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.

ART. 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 chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel. Cette adjudication sera dévolue à celui des concessionnaires 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 remboursé, 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. 16. Les art. 14 et 15 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

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

ART. 17. Avant que la nouvelle communication à établir entre Lierre et

Turnhout puisse être mise à la disposition du public, 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 sur toute l'étendue de la nouvelle communication à établir.

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 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 les concessionnaires devront l'observer et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 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.

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

ART. 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.

ART. 21. 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, le cas échéant, aurait le droit de se saisir de tout le matériel et de tous les moyens d'exploitation et de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus à titre de dommages-intérêts.

ART. 22. Le choix et la nomination des agents nécessaires soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, soit pour l'exploitation et la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires. Le personnel employé à l'exploitation 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 des concession-

naires qui devront être assermentés aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

ART. 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 des concessionnaires.

A cet effet, ceux-ci verseront d'abord dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis annuellement pendant toute la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, la somme de deux mille francs, et jusqu'à l'expiration de la concession dans le courant du 1^{er} trimestre de chaque année, une somme annuelle de cinq cents francs.

ART. 24. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour but 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. 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.

ART. 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 des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

ART. 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 et quelles qu'elles soient, ou bien astreindre les concessionnaires à prendre les mesures, et, au besoin, faire exécuter d'office, à leurs frais, tous les travaux nécessaires pour assurer, en tout cas, le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 28. 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 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 des concessionnaires pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 29. Pour les indemniser des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans (à partir 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 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. 50. Pour le transport des marchandises, les 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 les concessionnaires à abaisser leurs 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,
» 2 ^e »	8	»
» 3 ^e »	5	»

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 1851.

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 de Liège à Turnhout fussent également abaissés de manière à ce qu'ils ne fussent pas plus élevés que ceux du chemin de fer de l'État.

ART. 51. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède et sauf les exceptions stipulées ci-après, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés

ART. 52. Dans le cas où les concessionnaires jugeraient 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.

ART. 53. Tous changements à apporter auxdits tarifs devront être approuvés par un arrêté du Ministre des Travaux Publics et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publication.

ART. 54. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires, indistinctement et sans aucune faveur.

Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs 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.

ART. 35. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ainsi que les détenus des dépôts de mendicité, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

ART. 36. 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. 37. 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. 38. 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. 39. 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 les concessionnaires.

ART. 40. Les concessionnaires seront tenus 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.

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

ART. 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.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs 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 des

concessionnaires 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.

ART. 42. 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 propre à faciliter le chargement 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. 43. Le Gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant du chemin de fer, que ces embranchements fussent ou non l'objet d'une concession.

ART. 44. Les concessionnaires ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements pour lesquels ils auront cependant un droit de préférence.

L'établissement desdits embranchements ne pourra motiver de leur part aucune demande d'indemnité; 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 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.

ART. 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 chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

ART. 46. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction des routes, canaux ou chemin de fer qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation du chemin de fer puisse être entravée ou interrompue.

ART. 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.

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

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

ART. 50. 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, le 2^e § de l'art. 22 serait applicable, comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien soit des ouvrages, soit du matériel d'exploitation.

En outre, si dans les trois mois ils n'avaient pas obtempéré aux réquisitions de l'administration, ils seraient déchus de leurs droits, et, dans ce cas, il serait procédé de la manière indiquée ci-dessus, à l'art. 13.

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

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 ne se ferait alors au choix des concessionnaires, soit en capitalisant à raison de 4 p. % le revenu garanti par l'État, soit en calculant le revenu net des sept dernières années d'exploitation dont on retranchera celui des deux années les moins favorables, et en capitalisant à raison de 5 p. %, plus une prime de 13 p. %, la moyenne du revenu des cinq années restantes.

ART. 52. Le Gouvernement se réserve expressément la faculté d'apporter des modifications à la taxe des barrières et aux péages établis tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, et de prendre ou de provoquer toute mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 53. Dans aucun cas les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

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

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

ART. 54. 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 expres-

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

ART. 56. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin à cet effet d'aucun acte judiciaire.

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

ART. 58. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, toutes les expropriations et tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes les fournitures, entretien et renouvellement du matériel qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation pendant la durée de la concession de la nouvelle communication à établir entre les chemins de fer de l'État et celui des concessionnaires.

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. 59. 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 assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence le Gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 60. Les concessionnaires pourront rétrocéder dans son ensemble et sans restriction, leur 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'ils auront éventuellement formée sera substituée à leurs droits et obligations comme si la concession lui avait été accordée directement.

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

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

ART. 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'antiqui-

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

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

Annexé à la convention avenue entre les soussignés, en date du 10 janvier 1855.

J.-R. BISCHOFFSHEIM,

EM. VAN HOOREBEKE.

THÉODORE LEYSEN.

J.-F. MATTHYSSENS.
