

(1)

(N° 137.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 FÉVRIER 1853.

Concession d'un chemin de fer de Tubize aux Acren, par Enghien.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous soumettre un projet de loi destiné à autoriser le Gouvernement à accorder aux sieurs Zaman et Coppens, la concession d'un chemin de fer de Tubize aux Acren par Enghien.

Cette voie nouvelle reliera la ligne du Midi du chemin de fer de l'État à la ligne du chemin de fer de Dendre-et-Waes, en desservant plusieurs localités qui ne sont pas rattachées au grand réseau national. L'utilité de cette voie n'est pas douteuse : elle sera profitable aux charbonnages de Charleroi et du centre, en facilitant le transport des houilles dans tout le pays vers lequel elle se dirige ; elle favorisera le transport des produits des carrières de Rebecq et de Quenast ; elle donnera un accès facile et prompt aux populations des localités vers le chemin de fer de l'État.

Les demandeurs s'engagent à exécuter et à exploiter ce railway à leurs frais et à leurs risques et périls. Ils ne réclament aucune garantie d'intérêt.

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 Joseph-Emmanuel Zaman, propriétaire à Saint-Josse-ten-Noode, et François Coppens, architecte et propriétaire à Bruxelles, la concession d'un chemin de fer de Tubize aux Acren, par Enghien, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 28 janvier 1833, annexés à la présente loi.

Donné à Laeken, le 9 février 1835.

LÉOPOLD,

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

CONVENTION.

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

Et, d'autre part, les sieurs Joseph-Emmanuel Zaman, propriétaire, à Saint-Josse-ten-Noode, et François Coppens, architecte et propriétaire, à Bruxelles,

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 Tubize aux Acren, par Enghien.

ART. 2. Le Ministre des Travaux Publics accepte l'engagement qui précède. Il soumettra aux Chambres, pendant la session actuelle, la présente, ainsi que le cahier des charges.

ART. 3. 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 28 janvier 1853.

ZAMAN,

EM. VAN HOOREBEKE.

F. COPPENS.

CAHIER DES CHARGES

Aux clauses et conditions duquel sera éventuellement concédé le chemin de fer à construire de Tubise par Enghien aux Acren, près de Grammont.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer prendra son origine au chemin de fer de l'État à Tubise, passera par Quenast, Rebecq et Enghien, et aboutira aux Acren, à la ligne du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Le chemin de fer sera raccordé, d'une part, avec le chemin de fer de l'État et, d'autre part, avec le chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Les conditions de ces raccordements seront réglées par des conventions particulières.

Les locomotives, voitures et waggons devront être construits de manière à pouvoir être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État et de Dendre-et-Waes.

ART. 2. Les concessionnaires auront la faculté de construire un embranchement partant d'Enghien ou d'un autre point entre Enghien et Tubise, et aboutissant à la station de l'État à Braine-le-Comte.

Toutefois, si le Gouvernement jugeait à propos de prendre l'initiative et de déclarer l'utilité publique de cet embranchement, les concessionnaires seraient tenus de l'exécuter et de le mettre en exploitation dans un délai de deux ans.

Dans l'un et l'autre cas, les clauses et conditions du présent cahier des charges seront applicables à la construction et à l'exploitation de cet embranchement.

ART. 3. 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 six 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 cinquante mille francs dans la caisse du caissier de l'État, et, d'autre part, il ait été justifié, à l'entière satisfaction du Gouvernement, de la réalisation du capital social nécessaire pour mettre la concession à fruit, jusqu'à concurrence de douze cent mille francs.

ART. 4. S'il est satisfait, dans le délai prescrit, aux deux conditions qui précèdent, les impétrants seront déclarés définitivement concessionnaires.

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

ART. 5. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement, en double expédition, un plan figuratif du tracé du chemin de fer et un profil longitudinal, ainsi qu'un

certain nombre de profils en travers pour servir de types tant pour les parties du chemin de fer en déblai que pour celles en remblai, et des dessins de grandeur naturelle indiquant les détails de la voie ferrée.

ART. 6. Dans les neuf mois à partir de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront également à l'approbation du Gouvernement, en double expédition, 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.

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 puisse être considéré comme une dérogation aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra, d'accord avec les concessionnaires, 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. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les rails pourront être de forme américaine, et ne pèseront pas moins de 20 kilogrammes par mètre courant.

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

ART. 9. Le chemin devra être établi et pouvoir être mis à la disposition du public dans un délai de trois ans à partir de la date de la concession définitive.

ART. 10. Les concessionnaires soumettront éventuellement à l'approbation du Département des Travaux Publics un projet complet et détaillé de l'embranchement à diriger vers Braine-le-Comte.

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

ART. 11. La ligne principale et l'embranchement seront établis à simple voie. Ils auront en couronne une largeur de 4 mètres pour les parties en déblai, et de 5 mètres pour les parties en remblai.

Dans les haltes et stations, il sera établi des voies d'évitement dont le nombre et la longueur seront en rapport avec les exigences du service.

La largeur de la voie sera la même que celle des chemins de fer de l'État.

ART. 12. Les clôtures à établir autour des haltes et stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 6.

Entre les haltes et les stations, la ligne du chemin de fer et l'embranchement

éventuel seront, de part et d'autre et sur toute leur étendue, clôturés pour le moins par une haie vive.

ART. 13. Nonobstant l'approbation par le Département des Travaux Publics des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

Les bâtiments des stations et haltes seront d'une construction simple et économique.

ART. 14. L'acquisition des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation forcée pour cause d'utilité publique. Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances, seront acquis au nom de l'État belge.

ART. 15. 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. 16. Trois cinquièmes du cautionnement mentionné à l'art. 3 seront restitués aux concessionnaires, en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme dont la restitution sera demandée.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus 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. 17. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits :

1° S'ils n'ont pas soumis, dans les délais ci-dessus fixés, à l'approbation du Département des Travaux Publics les plans, profils et projets des différentes parties de chemin de fer à construire ;

2° S'il n'est pas satisfait à la stipulation de l'art. 9 fixant le délai dans lequel les travaux devront être entièrement achevés ;

3° Si l'embranchement dont il est fait mention à l'art. 2 n'a pas été établi dans les délais convenus entre les concessionnaires et le Gouvernement, conformément à ce que prescrit ledit art. 2.

Si le Gouvernement avait consenti à prolonger les délais fixés par les art. 2, 3, 6 et 9, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux prescriptions du cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux fixés par lesdits articles.

ART. 18. 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 soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

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

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

ART. 19. Les art. 17 et 18 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

ART. 20. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics un règlement d'ordre prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la régularité de l'exploitation et pour que les transports s'effectuent non-seulement avec sécurité, mais aussi avec toute la célérité désirable.

Indépendamment des obligations des concessionnaires envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer et fera connaître le montant des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., qui ne seront pas compris dans les prix fixés par les tarifs à arrêter de commun accord, conformément à ce qui est stipulé à l'art. 32.

Le Département des Travaux Publics fera au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir.

Quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, le règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et les concessionnaires devront l'observer et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 21. Le nombre des convois destinés à transporter soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 22. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de waggons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 23. 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. 24. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

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

Si dans les deux années après que le Gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte des concessionnaires, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de leurs droits, comme dans les cas prévus à l'art. 17.

ART. 25. Le choix et la nomination des agents nécessaires soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, soit pour l'exploitation et la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

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

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

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

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

ART. 27. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 28. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état de la

route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenable.

ART. 29. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 30. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient. Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre, et, au besoin, prendre d'office et à leurs frais, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par les chemins de fer.

ART. 31. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dresser, à leurs frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé par rapport à la ligne principale et à l'embranchement à construire éventuellement vers Braine-le-Comte tant de la route que des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

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

ART. 32. Pour s'indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire en exécution des charges et conditions du présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit des droits et péages d'après les bases du tarif appliquées aux transports sur le chemin de fer de l'État, par arrêté ministériel du 5 novembre 1848 et par la loi du 12 avril 1851 actuellement en vigueur.

Dans le cas où le Gouvernement viendrait à élever les prix de son tarif, les concessionnaires auront la faculté de l'appliquer à leur concession.

Les concessionnaires auront toujours le droit, s'ils le trouvent utile et convenable, d'effectuer certains transports à des prix inférieurs au tarif.

ART. 33. Les quatre-vingt-dix ans, dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 9 pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer.

Si cependant le délai, fixé à l'art. 9, avait été prorogé conformément à ce qui est prévu à l'art. 17, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 9.

ART. 34. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'art. 32, et sauf les exceptions stipulées aux articles qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans

tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 35. Tous changements à apporter aux tarifs, arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, devront être approuvés par un arrêté du Ministre des Travaux Publics et annoncés, au moins un mois à l'avance, par voie d'affiches et de publication.

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

ART. 36. Si, sans en donner avis au préalable au Département des Travaux Publics, les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs aux tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, l'administration pourra considérer ces réductions comme dûment acquises au public et les prix abaissés ne pourront, comme pour les réductions opérées à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'après un délai de trois mois.

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

ART. 37. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

ART. 38. 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. 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, 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. 41. 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. 42. Les concessionnaires seront tenus de fournir, sur chacun des points où l'administration le jugera utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes puisse faire construire des bureaux.

L'administration se réserve le droit d'établir, à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

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

ART. 43. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies du chemin de fer, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique.

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

Sur la demande de l'administration, il sera réservé, dans les stations qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

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

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

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

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

ART. 44. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, avec l'autorisation de l'administration, le long du chemin de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggon, à condition d'établir, en dehors du chemin de fer, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggon en chargement ou en déchargement ne puissent ni entraver, ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

ART. 45. Le Gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant du chemin de fer concédé, mais à conditions égales, ces embranchements seront concédés de préférence aux concessionnaires du chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, alors que leur longueur, n'excédant pas 10 kilomètres, il sera permis au Gouvernement d'en disposer.

ART. 46. Les concessionnaires ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle à l'établissement de ces embranchements, ni en prendre prétexte ou occasion pour demander des indemnités, à quelque titre que ce soit ; ils seront tenus de laisser circuler sur leur chemin de fer, moyennant indemnité, des voitures et waggon appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte aucune dépense pour eux, ni aucun obstacle à la circulation sur leur chemin de fer, et que lesdits waggon et voitures soient construits de manière à ce que la circulation sur leur chemin de fer ne puisse présenter aucun inconvénient.

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

ART. 47. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction des routes, canaux ou chemins de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 48. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer ne pût être ni entravée ni interrompue.

ART. 49. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer ou ses embranchements, aucun péage au profit, soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 50. 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 précèdent 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. 51. 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 existaient à cette époque.

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

ART. 52. Dans le cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation et où ils n'auraient pas obtempéré dans le délai prescrit aux réquisitions qui leur auraient été faites à ce sujet, les §§ 2, 3 et 4 de l'art. 24 seraient applicables, comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien soit des ouvrages, soit du matériel d'exploitation.

ART. 53. Le Gouvernement se réserve expressément la faculté soit d'apporter des modifications au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, soit de prendre ou de provoquer toute mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 54. Dans aucun cas les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés ces obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement.

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

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

ART. 55. Les concessionnaires ne pourront faire mettre en œuvre que des fers et fontes d'origine belge, et leur matériel d'exploitation devra également avoir été confectionné en Belgique, sauf le cas où le Gouvernement les autoriserait expressément à faire venir de l'étranger des voitures ou machines construites d'après un autre modèle que ceux des voitures et machines en usage en Belgique.

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

ART. 57. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration.

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

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

ART. 58. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures pour l'entretien et le renouvellement du matériel qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation, pendant la durée de la concession, tant de la ligne principale que de l'embranchement, s'il y a lieu.

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

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

ART. 60. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

Après que les statuts en auraient 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, et les concessionnaires seront déchargés des obligations du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il était annexé.

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

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

La société sera éventuellement représentée près le Gouvernement par son conseil d'administration ou par son directeur-gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et elle sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration pourront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 57.

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'antiquités, 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, en date du 28 janvier 1855.

ZAMAN,

EM. VAN HOOREBEKE.

F. COPPENS.

