

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MARS 1860.

Concession d'un chemin de fer de Morialmé vers Givet.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à concéder à la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge, un chemin de fer de Morialmé à la frontière française vers Givet.

Ce chemin de fer formera le prolongement de la voie ferrée concédée de Châtelain à Morialmé qui est en exploitation ; il se raccordera au chemin de fer français des Ardennes (ligne de Reims à la frontière belge par Mézières, Charleville et Givet), qui de son côté, est raccordé, par Epernay, au chemin de fer de Paris à Strasbourg, et, par Sedan, à la ligne vers Thionville et Metz.

L'établissement de cette nouvelle voie de communication internationale aura spécialement pour résultat d'augmenter les moyens de transport des charbons de la basse Sambre vers l'est de la France, au centre de la consommation des manufactures et usines de fer et au milieu de la population nombreuse des Ardennes françaises, et, en outre, de relier les gisements considérables de minerai que la ligne rencontrera sur son parcours, aux établissements métallurgiques situés en aval de Charleroi, dont le nombre et l'importance, et dont par suite aussi le besoin de s'approvisionner de matières premières, s'accroissent constamment.

L'utilité publique de ce chemin de fer a été proclamé par une commission d'enquête instituée en conformité des arrêtés royaux des 29 novembre 1836 et 28 mai 1846.

Le cahier des charges annexé à la convention de concession, réservant au Gouvernement la faculté de déterminer le tracé du chemin de fer projeté, il examinera s'il y a convenance et possibilité de raccorder la ligne aux embranchements du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse allant de Florenne à Saint-Lambert et de Saint-Lambert à Philippeville.

Dans le but de placer toute la ligne depuis Châtelineau jusqu'à la frontière française, sous le même régime conventionnel, quelques-unes des dispositions du cahier des charges et conditions ont été rendues applicables à la partie de Châtelineau à Morialmé, concédée par arrêté royal du 6 juillet 1853; je citerai notamment les art. 6, 33, 41, 43 et 45, concernant l'établissement de la double voie, la durée de la concession, les tarifs, le service de la poste aux lettres et l'établissement du télégraphe.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDER STICHELEN.

PROJET DE LOI.

éopold,

ROI DES BELGES,

À 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 législatives, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder à la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges en date du 29 février 1860, un chemin de fer de Morialmé à la frontière française vers Givet, formant le prolongement du chemin de fer concédé de Châtelaineau à Morialmé.

Donné à Laeken, le 5 mars 1860.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDER STICHELEN.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vander Stichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge, représentée par M. Jules Malou, président du Conseil d'administration, et M. Adolphe Stoclet, administrateur de la Société, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération dudit conseil d'administration, en date du 20 février courant.

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, un chemin de fer de Morialmé à la frontière française, vers Givet, formant le prolongement du chemin de fer concédé de Châtelineau à Morialmé.

ART. 2.

La Société contractante déposera dans les trois jours de la signature de la présente convention, un cautionnement de cent cinquante mille francs, qui restera affecté, ainsi qu'il est dit à l'art. 17 du cahier des charges, à la garantie des engagements pris par la Société.

ART. 3.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage de son côté, à présenter aux Chambres législatives, un projet de loi, autorisant le Gouvernement à concéder aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné, le chemin de fer de Morialmé à la frontière française et, en cas d'adoption de ce projet de loi, à soumettre à la sanction du Roi un projet d'arrêté, octroyant la concession de ce chemin de fer.

ART. 4.

La présente convention sera considérée comme non avenue, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou bien ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles stipulées au cahier des charges, à moins toutefois que, dans ce dernier cas, la

Société anonyme contractante, ne consente à ce qu'elle sorte ses effets, nonobstant les modifications qui auraient été apportées au cahier des charges.

La Compagnie se réserve en outre la faculté de renoncer au bénéfice de la présente convention, si le projet de loi à déposer, n'était pas voté par la Chambre des Représentants, avant le 1^{er} avril prochain.

Fait en double à Bruxelles, le 29 février 1860.

J. MALOU.

JULES VANDER STICHELEN.

A. STOCLET.

**Cahier des charges , clauses et conditions de la concession d'un chemin de fer de
Morialmé à la frontière française vers Givet.**

ART. 1^{er}. Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges , prendra son origine à la station de Morialmé du chemin de fer concédé de Morialmé à Châtelineau et aboutira à la frontière française dans la direction de Givet.

Des commissaires délégués à cet effet de commun accord avec le gouvernement français, arrêteront, sous la réserve d'approbation des deux gouvernements, le point de raccordement à la frontière tant du tracé que du profil longitudinal des parties du chemin de fer à construire sur les territoires Belge et Français.

ART. 2. Dans les six mois de l'arrêté octroyant la concession, la Société concessionnaire soumettra à l'approbation du Ministre des Travaux Publics un plan figuratif du tracé, et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, la Société concessionnaire soumettra à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils entravers indiquant tous les détails de la voie ferrée et des dessins de grandeur naturelle des billes, rails, coussinets, etc., etc.

ART. 4. Le Ministre des Travaux Publics 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 en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Ministre des Travaux Publics pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

La Société concessionnaire est tenue de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'elle avaient présentés, aient ou non été modifiés.

Avant de faire mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, elle devra faire parvenir au Département des Travaux Publics, deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de huit mètres entre les arêtes extérieures des banquettes, de manière qu'il puisse être établi deux voies ayant

la largeur des voies des chemins de fer de l'État et séparées par une entre-voie de deux mètres de largeur.

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

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire ; cependant la Société concessionnaire ne pourra être tenue d'exécuter les terrassements pour la deuxième voie sur toute l'étendue de la ligne, qu'après la mise en exploitation de la première voie.

Les parties du chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 30 centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement, de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des hermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Département des Travaux Publics n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 30 centimètres le long des fossés des parties de chemin de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par les ingénieurs de l'État et ceux de la Société concessionnaire, en tenant compte, tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées, que du plus ou moins de consistance du sol.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête de parties de talus en déblai, l'inclinaison des talus de ces dépôts du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

ART. 6. Le chemin de fer formant le prolongement de la ligne de Châtelineau à Morialmé, la Société concessionnaire est également autorisée, par dérogation aux dispositions de l'art. 9 de la convention du 23 janvier 1853, à établir cette dernière ligne à double voie, et à exproprier, le cas échéant, comme pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à cet effet.

ART. 7. La Société concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

ART. 8. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours

d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le Ministre des Travaux Publics.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir au travers du chemin de fer.

ART. 9. Le chemin de fer sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de garde et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'il puisse être toujours maintenu, dans toutes ses parties, en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 10. Le Ministre des Travaux Publics se réserve le droit pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter par, ou aux frais de la Société concessionnaire, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, tant au point de vue de la sécurité publique qu'au point de vue de la police du chemin de fer ou de la bonne exploitation.

ART. 11. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics aux termes de l'art. 5.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera de part et d'autre, et sur toute son étendue, clôturé pour le moins par une haie vive.

La Société concessionnaire sera, en outre, tenue d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 12. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne ou en sapin rouge du pays. Toutefois le Département des Travaux Publics pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et fixés aux billes au moyen de coussinets ou de crampons (rail vignole).

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

Le matériel d'exploitation consistant dans les locomotives avec leurs tenders et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

Ce matériel devra avoir été confectionné en Belgique, sauf le cas où le Département des Travaux Publics autoriserait expressément la Société concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

Les fers et les fontes à mettre en œuvre par la Société concessionnaire seront d'origine belge.

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.

ART. 14. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties nécessaires à l'exécution des travaux, et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt 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 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.

ART. 15. Toutes les indemnités et 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, seront exclusivement et sans exception à la charge de la Société concessionnaire.

ART. 16. Les ouvrages de tout genre à exécuter pour l'établissement du chemin de fer, seront terminés, et le chemin de fer livré à l'exploitation, dans un délai de deux ans, à partir de la date de la concession.

ART. 17. Le cautionnement de cent cinquante mille francs, déposé par la Société concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués à la Société concessionnaire en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur d'au moins soixante, cent vingt et cent quatre-vingt mille francs.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant à la Société 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, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 18. La Société concessionnaire sera déchue de ses droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits ; si ces délais avaient été prorogés par le Gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 19. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix ; la Société concessionnaire devra se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement de la Société concessionnaire évincée, 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 de la Société concessionnaire évincée, 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 exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins de fer déjà mises en exploitation avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement non encore remboursée, ou dont il n'aurait pas été fait emploi, serait acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, la Société concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 20. Les art 18 et 19 ne seront pas applicables si la Société concessionnaire justifie que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure dûment constatés.

ART. 21. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, la Société concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics :

1° Un règlement d'ordre et de police prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation ; ce règlement contiendra, en outre, les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer ;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents de la Société et leurs rapports entre eux ;

3° Un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés ;

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, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et la Société concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra d'elle, en assurer l'exécution.

ART. 22. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 23. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi des wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 24. Les lois et règlements d'administration générale existant ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer, seront, de plein droit, applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 25. La Société concessionnaire sera tenue 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 la Société concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions

qui lui seraient adressées à ce sujet, le Département des Travaux Publics pourait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, la Société concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Département des Travaux Publics aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour son compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

Si, dans les trois mois après que le Département des Travaux Publics 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 de la Société concessionnaire, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, le concessionnaire serait déchu de ses droits comme dans le cas prévu à l'art. 18.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où la Société concessionnaire laisserait en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ART. 26. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement à la Société concessionnaire.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents de la Société concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire et de gardes-voyers.

ART. 27. 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 de la Société concessionnaire.

A cette fin, celle-ci versera, dans la caisse qui lui 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 de construction ; et, en second lieu, à partir de l'année qui suivra celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation, dans le courant du premier trimestre de chaque année, jusqu'à l'expiration de la concession, une somme de cinq cents francs.

ART. 28. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher la Société 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.

ART. 29. 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 convenir.

ART. 30. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il

il est reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Département des Travaux Publics pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais de la Société concessionnaire et d'office, si cette dernière demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire elle-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 31. Le Gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communications existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre la Société concessionnaire à prendre, et, au besoin, prendre d'office et à ses frais, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

ART. 32. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, la société 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, elle fera également dresser à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, 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 de la société concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 33. Pour l'indemniser des travaux qu'elle s'engage à exécuter et des dépenses qu'elle contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et condition du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes ses obligations, la Société concessionnaire pourra, pendant le délai qui reste encore à courir jusqu'à l'expiration de la concession de chemin de fer de Morialmé à Châtelineau, faire percevoir à son profit des droits de péage dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après, et arrêtées de commun accord entre la société concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais de la Société concessionnaire.

ART. 34. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 33, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Les dispositions du livret réglementaire mentionné au n° 3 de l'art. 21, seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

ART. 35. Toutes les modifications qui seront ultérieurement apportées aux bases des tarifs, ainsi qu'aux conditions réglementaires des chemins de fer de l'État, seront applicables aux tarifs et aux livrets réglementaires de la Société concessionnaire.

ART. 36. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, la Société 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, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 37. La Société concessionnaire pourra effectuer tous les genres de transports sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception; soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes, et par des avis insérés dans les journaux.

Le Département des Travaux Publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre, aucune espèce de transport ne pourra être effectuée à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si la Société concessionnaire effectuait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou à l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés, ne pourraient, comme dans le cas de réduction opérée à l'intervention du Département des Travaux Publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce Département.

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

ART. 38. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

ART. 39. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par le chemin de fer, faisant l'objet du présent cahier des charges, la Société concessionnaire serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 40. 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 la Société concessionnaire.

ART. 41. Le Gouvernement se réserve le droit de rendre applicables au chemin de fer de Châtelineau à Morialmé toutes les dispositions concernant les péages et les tarifs reprises au présent cahier des charges.

ART. 42. La Société concessionnaire sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par les convois ordinaires, les voitures cellulaires, employées au transport des prisonniers.

Les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures seront, de même que celles-ci, transportés gratuitement.

ART. 43. La Société concessionnaire sera tenue de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue du chemin de fer faisant l'objet du présent cahier des charges ainsi que de la ligne de Châtelineau à Morialmé, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, la Société concessionnaire pourra être tenue d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 44. La Société concessionnaire sera tenue de fournir, sur chacun des points des deux lignes réunies où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que la Société concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

La Société concessionnaire devra en tout temps donner accès dans les stations ou haltes des deux lignes, aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 45. Le Gouvernement pourra également, sans que la Société concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies du chemin de fer, depuis Châtelineau jusqu'à la frontière française, toutes les constructions et tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, réparer et entretenir ces constructions et ces appareils, et prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, à la condition toutefois de ne pas nuire au service du chemin de fer.

La Société concessionnaire mettra à la disposition de l'administration, dans les stations qu'elle désignera, des terrains propres à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

La Société concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents, les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de faire donner par ses agents aux employés télégraphistes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir ; autant que faire se pourra, les agents de la Société concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes, les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents de la Société concessionnaire devront rattacher provisoirement les bouts séparés, en se conformant aux instructions qui leur seront données, à cet égard, par les employés télégraphistes.

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.

La Société concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin

de fer, mais elle ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 46. La Société concessionnaire sera tenue de fournir, soit dans la station frontière, soit sur tel autre point qui lui sera désigné, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane.

Elle devra obtempérer à tout ce que le Gouvernement jugera utile de prescrire dans l'intérêt du service de la douane, et transporter gratuitement les fonctionnaires et agents voyageant pour le même service.

ART. 47. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu la Société concessionnaire, autoriser l'établissement, le long du chemin de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement et le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, sur lesquelles les wagons puissent être chargés ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

La Société concessionnaire sera tenue de faire prendre ou déposer en passant, par ses convois de marchandises, les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge par les expéditeurs ou destinataires d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

ART. 48. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que le concessionnaire de ce dernier chemin de fer puisse réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 49. Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer à la Société concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé depuis Châtelineau jusqu'à la frontière française les convois, voitures, wagons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée de gré à gré ou à dire d'expert. Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 50. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que le concessionnaire puisse réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 51. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, la Société concessionnaire ne pourra 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 la Société concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, la Société concessionnaire restera chargée du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pour-

raient être établies par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 52. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que la Société concessionnaire puisse, de ce chef, réclamer une indemnité quelconque.

ART. 53. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, la Société concessionnaire serait tenue de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais de la Société concessionnaire, toute partie quelconque de son chemin de fer, sans qu'il puisse, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 54. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit, soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 55. 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 ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 25, si pendant les cinq années qui précéderont cette époque la Société concessionnaire ne faisait pas tout ce qui est nécessaire pour 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. 56. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Société 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 à la Société concessionnaire.

ART. 57. Dans aucun cas, la Société 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, elle n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que la Société concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; elle ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'elle en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés ou au plus tard dans les trente jours suivants.

Elle ne pourra enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 58. La Société concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, aux termes du 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. 59. Les communications, réquisitions et ordres émanant de l'administration seront transmis par voie de correspondance administrative au siège de la Société concessionnaire et auront, par eux-mêmes, date certaine et caractère

authentique, lorsque leur remise à domicile 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 et autres documents adressés à la Société concessionnaire ou remis à son domicile, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 60. La Société concessionnaire sera réputée avoir entrepris à ses 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 tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de son chemin de fer pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

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. 61. La Société concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage ; elle 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 assurée 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. 62. 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'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 63. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 (un franc soixante-dix centimes) en principal.

Fait en double expédition pour être annexé à la convention de ce jour.

Bruxelles, le 29 février 1860.

JULES VANDER STICHELEN.

Pour la Société de l'Est Belge :

L'Administrateur,

A. STOCLET.

Le Président,

J. MALOU.

