

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 JUIN 1862.

TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE.

(CONCESSION DE CHEMINS DE FER.)

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Lors de la discussion du projet de la loi du 2 juin 1861, diverses propositions avaient été faites, sous forme d'amendements, aux fins d'autoriser le Gouvernement à concéder certaines lignes de chemin de fer.

Le Gouvernement s'opposa à l'adoption de ces amendements; il démontra que la Législature, pas plus que lui, ne pourrait en accepter la discussion immédiate.

Cette opposition ne procédait pas uniquement du désir de sauvegarder un principe; mais le Gouvernement croyait ne pouvoir accepter une espèce de blanc seing, une autorisation d'accorder des concessions de voies ferrées, sans avoir acquis la certitude, notamment au point de vue financier, que ces concessions pourraient se réaliser.

Des autorisations de l'espèce, l'expérience l'a du reste démontré, entraînent fréquemment des inconvénients sérieux; elles font naître des espérances souvent irréalisables pour le moment; elles provoquent des spéculations hasardées de toutes espèces.

Mais, d'un autre côté, le Gouvernement qui ne cesse de rechercher le moyen de doter, dans les limites du possible, toutes les localités des voies de communication nécessaires pour les faire participer au mouvement, toujours croissant, de la vie agricole, industrielle et commerciale du pays, a poursuivi sans relâche ses négociations avec différents demandeurs en concession de chemins de fer, et ces négociations ont eu pour résultat la conclusion des conventions pour les concessions des voies ferrées désignées ci-après.

Les motifs sur lesquels le Gouvernement s'appuie pour demander à la Législature l'homologation de ces conventions, vont être sommairement exposés.

Chemin de fer d'Anvers à Hasselt.

Dans l'intérêt de son commerce de transit vers l'Allemagne, la ville d'Anvers sollicite depuis bien des années l'établissement d'un chemin de fer d'Anvers vers Cologne.

Le Gouvernement ne pouvant songer à construire la ligne aux frais du Trésor public, a dû attendre une occasion favorable pour pouvoir procurer à notre métropole commerciale cette voie de communication si ardemment désirée, au moyen d'une concession de péages. Une compagnie puissante a demandé cette concession, qui lui a été accordée provisoirement aux clauses et conditions de la convention formant l'annexe n° 1 du présent exposé.

La loi du 2 juin 1861 a accordé au Gouvernement un crédit de 2 millions de francs pour la construction d'un chemin de fer d'Aerschot à Diest. Ce chemin de fer formera une section du railway concédé, et le crédit de 2 millions deviendra disponible.

Par une convention en date du 7 août 1860, homologuée par la loi du 2 juin 1861, le Gouvernement avait cédé l'exploitation de la ligne d'Aerschot à Diest à la Société des chemins de fer de l'Est-Belge; la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique, concessionnaire provisoire du chemin de fer dont il est question, est substituée aux droits et obligations résultant pour l'État de la convention sus-énoncée.

La nouvelle voie ferrée que le Gouvernement demande l'autorisation de concéder, procurera entre Anvers et Aix-la-Chapelle un raccourcissement de 25 kilomètres environ : la distance d'Anvers à Aix-la-Chapelle par Malines, Louvain, Liège et Herbestal est de 175 kilomètres, tandis que la ligne proposée n'aura qu'une longueur de 148 kilomètres environ.

Du reste, il ne s'agit pas uniquement d'un intérêt local, mais aussi, et surtout, d'un intérêt national. Il importe pour un pays industriel qui a besoin d'exporter ses produits, d'avoir un port de mer aussi fréquenté que possible; car plus il y aura d'arrivages, plus il y aura de chances et de moyens d'exportation. et, certes, en facilitant le transit, on doit espérer que les arrivages augmenteront.

La ligne sera ensuite très-utile au pays qu'elle traversera, et aux villes qu'elle reliera entre elles : Lierre et Aerschot et les villages environnants se rapprocheront d'Anvers, leur marché de consommation et d'approvisionnement; la ville de Diest, centre d'un pays agricole et siège de nombreuses distilleries et brasseries, et celle de Hasselt ont le plus grand intérêt à se trouver en communication directe avec la ville et le port d'Anvers.

Chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas.

Répondant aux interpellations qui ont surgi dans la séance de la Chambre des Représentants du 7 mai 1861, relativement aux projets de trois lignes de chemins de fer se dirigeant vers Terneuzen, les organes du Gouvernement, sans se prononcer sur la valeur de ces lignes, déclarèrent que si l'on demandait la concession d'une section de Malines à Saint-Nicolas, le Gouvernement n'hésiterait

pas à solliciter de la Chambre l'autorisation d'accorder cette concession restreinte.

Aujourd'hui cette concession est sollicitée et le capital nécessaire à la réalisation de l'entreprise paraît assuré.

Le Gouvernement demande en conséquence l'autorisation d'en octroyer la concession aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé sous le n° 2.

Le concessionnaire devra construire, sur l'Escaut, à Tamise, un pont pour le passage du chemin de fer. L'art. 43^{bis} du cahier des charges l'autorise à établir sur ce pont une voie charretière, avec trottoirs pour piétons, à condition de raccorder cette voie à la voie publique sur les deux rives de l'Escaut.

En compensation des dépenses que le concessionnaire devra faire pour l'établissement de ce passage public, il est autorisé à percevoir un faible péage. Ce péage est beaucoup plus modéré que celui qui se paye actuellement au passage d'eau à Tamise ; il y a surtout pour le roulage une diminution de 40 à 50 p. $\frac{1}{100}$. Le passage sur le pont a de plus l'immense avantage d'éviter les lenteurs et les inconvénients de toute espèce d'un passage d'eau en bac ou en nacelle.

Le railway est projeté sur la rive gauche du Rupel ; l'administration communale de Boom, avait demandé que le tracé fût établi sur la rive droite jusqu'à Boom, où il aurait traversé le pont qui y est établi.

Bien que cette modification de tracé eut rencontré une opposition sérieuse de la part du demandeur en concession, l'administration avait cependant jugé utile de soumettre au comité consultatif des travaux publics la question de savoir si ce pont offrait assez de solidité pour pouvoir livrer passage à un chemin de fer. Ce collège composé d'hommes techniques a adressé au Département des Travaux Publics un rapport dont les termes et les conclusions sont des plus formels ; après avoir examiné avec soin dans quelles conditions ce pont a été construit, après avoir vérifié quel degré de résistance il devait présenter, et quel résultat ont donné les épreuves auxquelles le pont avait été soumis avant d'être livré à la circulation, après avoir, en d'autres termes, fait sur les documents qui se trouvaient en sa possession, et qui suffisaient entièrement à l'éclairer, l'enquête ordonnée, il a émis l'avis qu'il est hors de doute que ce pont n'est pas en état de supporter la surcharge d'un convoi de chemin de fer, avec les wagons et surtout avec les machines locomotives actuellement en usage. Non-seulement, suivant ledit collège, cela est hors de doute, mais il est également certain qu'il y aurait impossibilité de consolider le pont dans une mesure suffisante par des travaux quelconques.

En présence d'un rapport aussi formel, le Gouvernement a dû écarter la demande de l'administration communale de Boom.

Toutefois, pour satisfaire autant que possible, aux intérêts de cette commune si importante, il a été stipulé dans la convention de concession que la ligne passera à une courte distance du pont de Boom, et qu'une station sera établie à proximité de ce pont.

Chemin de fer de Hal à Ath.

Le Gouvernement demande l'autorisation de concéder la construction d'un chemin de fer de Hal à Ath. La convention qu'il a conclue de ce chef et qui

forme l'annexe n° 3, réserve à l'État l'exploitation et l'entretien de la ligne, moyennant partage égal avec les concessionnaires du produit brut des recettes.

C'est aux mêmes conditions que l'État exploite la ligne de Tournai à Jurbise, à laquelle la nouvelle voie devra se raccorder, avec cette différence essentielle cependant, que, par rapport à la ligne de Hal à Ath, le Gouvernement conserve sa complète liberté d'action en ce qui concerne le règlement des prix des transports et le service des convois, à l'exclusion de toute intervention des concessionnaires, tandis qu'en ce qui concerne la ligne de Tournai à Jurbise, aucune modification ne peut être apportée aux tarifs que d'un commun accord.

Le chemin de fer dont il est question forme le complément indispensable de la ligne directe de Tournai vers Lille, que le Gouvernement a concédée provisoirement en exécution de la loi du 2 juin 1861, et de celle de Bruxelles à Louvain, dont il propose la construction aux frais de l'État.

Il abrégera la distance entre Hal et Ath de 16 kilomètres. La ligne de Tournai à Lille procurera un raccourcissement de 13 kilomètres, celle de Bruxelles à Louvain abrégera la distance de 17 kilomètres, en tout 48 kilomètres d'économie sur le trajet, en Belgique, entre l'Allemagne et Calais.

Il est vrai qu'ici encore on crée une voie concurrente à celle de l'État entre Hal et Jurbise; mais, par contre, on relie au réseau de l'État des localités qui en étaient séparées et qui apporteront des transports suffisants pour compenser amplement les recettes que l'on perdra sur ladite section de Hal à Jurbise.

Chemin de fer de Frameries à Chimay.

Le chemin de fer de Frameries à Chimay, avec embranchement de Beaumont sur Thuin et prolongement éventuel jusqu'à la frontière française, dans la direction de Signy-le-Petit, est destiné à relier entre elles et au réseau général de nos voies ferrées, des localités privées jusqu'à présent de chemins de fer.

La nouvelle voie de communication que l'on propose de faire construire, mettra le Couchant de Mons et le Centre en communication directe avec les départements du nord-est de la France; elle favorisera l'exploitation des gisements importants de minerais de toute espèce qu'elle rencontrera, et l'exploitation des forêts du pays de Chimay, et permettra aux houillères de s'approvisionner à des conditions avantageuses du bois dont elles font usage en si grande quantité.

Enfin, ce chemin de fer, tout en favorisant le commerce et l'industrie du pays, constituera un affluent utile pour les chemins de fer concédés du Centre et de Chimay.

Les conditions auxquelles le Gouvernement se propose d'octroyer cette concession, sont déterminées par la convention ci-annexée sous le n° 4.

Chemins de fer de Liège vers Aix-la-Chapelle et de Verviers à la Meuse.

Les chemins de fer dont le Gouvernement propose d'accorder la concession se composent de deux lignes à peu près perpendiculaires: l'une partira de Liège à la station de Longdoz et se dirigera vers Aix-la-Chapelle, en passant par Jupille, Herve et Henri-Chapelle, l'autre partira de Verviers et aboutira à la Meuse en

aval de Visé, en traversant les communes de Dison, Thimister et Daelhem. La première de ces lignes se raccordera au chemin de fer rhénan, la seconde au chemin de fer de Liège à Maestricht.

Les deux lignes devront former un ensemble indivisible au point de vue de la concession.

Longtemps le Gouvernement a hésité à accorder la concession de ces chemins de fer : ce qui le préoccupait, c'était la concurrence qu'une nouvelle voie de Liège vers Aix-la-Chapelle doit naturellement faire à une partie du réseau des voies ferrées de l'État.

Il s'est demandé si cette nouvelle voie était assez importante, si elle était destinée à desservir des intérêts généraux assez sérieux, pour que le préjudice que son établissement doit inévitablement causer au Trésor public ne dut pas l'arrêter.

Cette hésitation a pris naissance à une époque où le chemin de fer ne se trouvait pas dans une situation aussi prospère qu'aujourd'hui ; mais ainsi que le Gouvernement l'a déclaré dans la séance de la Chambre des Représentants, du 2 mai 1864, la situation n'est plus la même ; les produits des voies ferrées de l'État se sont constamment accrus. A l'époque où les premières démarches ont été faites pour obtenir la concession des lignes en question, le railway national ne produisait guère 4 p. % du capital employé à sa construction ; le produit dépasse à présent 7 p. %.

Telle est une première considération en faveur de la concession proposée.

Il en est une seconde : c'est que, aujourd'hui, la concurrence existe par le chemin de fer de Maestricht.

Mais la considération déterminante consiste dans la haute et incontestable utilité desdits chemins de fer.

En effet, personne ne contestera qu'il y ait utilité à ce que le vaste plateau qui s'étend de Liège vers Aix-la-Chapelle entre la vallée de la Meuse, d'un côté, et la vallée de la Vesdre, de l'autre, soit mis en communication avec Aix-la-Chapelle, Verviers, Liège et la Meuse en aval de Liège, au moyen de voies ferrées bien combinées.

Ce plateau, dont l'étendue est considérable, renferme de grandes richesses minérales et surtout des gisements de houille d'une immense étendue auxquels il ne manque, pour être exploités dans des conditions favorables, que des moyens de communication rapides et économiques.

Verviers et Dison, ces grands centres industriels pourraient se procurer les charbons dont ils font une si grande consommation, à des prix avantageux. Ces villes mises en communication avec le railway de Liège à Maestricht, qui se reliera au chemin de fer néerlandais longeant la Meuse, actuellement en construction, trouveront moyen de répandre leurs produits, à des conditions économiques, jusqu'au cœur du royaume des Pays-Bas.

Le pays de Herve, habité par une population nombreuse et active, pourra étendre ses relations.

La société de la Vielle-Montagne qui, dans l'état actuel des choses, doit faire transporter par voitures ordinaires, jusqu'au chemin de fer de Liège à Aix-la-Chapelle, des quantités considérables de minerais pour les faire expédier ensuite

par ce chemin de fer jusqu'à ses établissements d'Angleur, se servira de la nouvelle voie et se verra ainsi exonérée des charges résultant du transport par axe.

En un mot, par suite de l'établissement des voies de communication que le Gouvernement propose de concéder, le mouvement industriel, commercial et agricole d'un pays actuellement privé de voies ferrées progressera, les échanges se multiplieront, et le trafic général augmentera et apportera aux chemins de fer de l'État un contingent nouveau de transports qui probablement compensera largement les pertes qui résulteront du détournement de quelques transports.

L'expérience a démontré que l'ouverture de chaque ligne nouvelle augmente le cercle d'activité des lignes existantes.

Le Gouvernement est donc convaincu que la Législature n'hésitera pas à approuver la convention ci-annexée sous le n° 5.

Chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Terneuzen.

Le Gouvernement est saisi de trois demandes en concession de chemins de fer, se dirigeant de Gand, de Lokeren et de Malines sur Terneuzen.

Ces trois lignes ne s'excluent pas forcément l'une l'autre au point de vue de leur utilité locale ; mais il ne semble pas qu'on puisse espérer trouver des capitaux pour établir trois lignes de chemins de fer qui se feraient aussi directement concurrence.

Quoi qu'il en soit, le demandeur en concession de la ligne de Malines à Terneuzen, restreint, provisoirement du moins, sa demande à la section de Malines à Saint-Nicolas. — Quant au demandeur de la ligne de Lokeren à Terneuzen, eu égard aux conditions dans lesquelles la demande se présente en ce moment, le Gouvernement n'a point de décision à prendre.

Reste la ligne de Gand à Terneuzen.

Cette ligne réunit beaucoup d'avantages : elle sera pour l'industrie charbonnière du Hainaut de la plus haute utilité ; les bassins de Charleroi, du Centre et du Couchant de Mons, directement liés à Terneuzen par les lignes ferrées de Braine-le-Comte à Gand et de Hainaut et Flandres, pourront lutter avantageusement avec les charbons anglais sur les marchés néerlandais.

Elle développera les relations internationales entre la Zélande et les Flandres et élargira la sphère d'activité agricole, commerciale et industrielle sur son parcours à travers des communes riches et populeuses.

Enfin, et ce point est très-important pour la ville de Gand, elle suppléera le canal de Terneuzen toutes les fois que la navigation sur ce canal sera interrompue par le manque ou par la trop grande abondance d'eau.

Faut-il prévoir que le chemin de fer de Gand à Terneuzen pourrait porter quelque préjudice au port d'Anvers ? Toute crainte à cet égard serait évidemment mal fondée : il est impossible que le port de Terneuzen rélié directement à nos voies ferrées puisse faire la moindre concurrence au port d'Anvers. Il ne peut naturellement être question ici que du transit des transports transatlantiques vers l'Allemagne, et comme le fret d'un navire de mer est le même pour Terneuzen que pour Anvers, il ne s'agit que de comparer les conditions des transports par chemin de fer, au point de vue des distances entre Terneuzen vers l'Alle-

magne et entre Anvers vers l'Allemagne : or, de Terneuzen à Aix-la-Chapelle il y aurait 255 kilomètres, tandis que d'Anvers à Aix-la-Chapelle, par Malines et Liège, il n'y a que 175 kilomètres, et que par la ligne directe sur Hasselt, dont il a été parlé plus haut, il n'y aura que 150 kilomètres environ, soit une différence de plus de 85 kilomètres pour le transport par chemin de fer, différence qui exclut toute concurrence.

Indépendamment de cette considération, il s'en présente d'ailleurs une autre non moins décisive, s'appliquant en même temps à l'alimentation du marché intérieur : c'est que la ligne de Terneuzen à Gand ne crée pas une communication nouvelle entre ces deux localités, cette communication existant déjà par un beau canal de près de cinq mètres de profondeur et par lequel les transports pourront toujours s'effectuer plus économiquement que par le chemin de fer.

On s'est demandé si ce chemin de fer ne pourrait pas porter préjudice au port de Gand ; une autorité que l'on ne recusera pas a répondu à cette question : dans un rapport adressé au conseil communal de Gand par sa commission du commerce et de l'industrie, et dont il a été donné lecture dans la séance du conseil du 9 juillet 1861, il est dit : « le port de Gand trouvera dans cette voie ferrée un » auxiliaire important au canal de Terneuzen. En effet, des navires arrivant » directement de la mer sont souvent obligés de relâcher dans ce dernier port » pendant un temps plus ou moins long, soit parce que les eaux du canal sont » trop basses, soit parce que les glaces empêchent la navigation, etc.

» Le chemin de fer construit, il sera facile de parer aux inconvénients d'une » relâche forcée en débarquant les cargaisons à Terneuzen et en les dirigeant par » la voie ferrée vers la Belgique.

» On objectera peut-être que l'exception deviendra la règle générale et que, » dans un temps plus ou moins long, le port de Gand sera tout à fait abandonné. » — Nous ne le croyons pas : les frais de chargement et de déchargement à Ter- » neuzen, les frais de surveillance à la douane, les frais de transport, feront » toujours préférer la voie par eau à la voie ferrée. »

Mû par les considérations qui précèdent, le Gouvernement a conclu la convention de concession ci-annexée sous le n° 6.

Cette convention ne sortira ses effets que pour autant que le concessionnaire, avec lequel le Gouvernement a traité, obtienne également la concession de la partie du chemin de fer à construire sur le territoire des Pays-Bas, depuis la frontière belge jusqu'à Terneuzen.

Cette concession a été sollicitée du Gouvernement néerlandais, et le Gouvernement du Roi a été officiellement informé que cette demande a été favorablement accueillie.

Chemins de fer de Tongres à Ans et à Liège, et de Hasselt à la frontière néerlandaise.

Le chemin de fer que le Gouvernement demande l'autorisation de concéder aux clauses et conditions de la convention ci-annexée, sous le n° 7, est divisé en deux parties :

La première se compose d'une ligne d'Ans à Tongres, par Glons, avec un

embranchement obligatoire vers le quartier du nord de Liège, et un embranchement facultatif vers les houillères du nord de Liège.

La seconde se compose d'une ligne de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eindhoven.

L'exécution de cette dernière ligne ne deviendra obligatoire que lorsque le Gouvernement des Pays-Bas aura autorisé la construction d'un chemin de fer d'Eindhoven à la frontière belge.

L'art 4 de la loi du 20 décembre 1851 autorisa le Gouvernement à concéder un chemin de fer d'Ans à Tongres, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital n'excédant pas un million de francs.

Le Gouvernement propose d'affecter cette garantie à la section de Tongres à Glons.

Le chemin de fer projeté est destiné à établir une communication directe entre Liège, Ans, Tongres, Bilsen et Hasselt, et éventuellement une communication internationale avec les Pays-Bas ; il favorisera les relations du bassin houiller de Liège et des nombreux et importants établissements industriels de Liège de Verviers et de leurs environs, avec la province de Limbourg et avec nos voisins du Nord ; il répond à un besoin souvent signalé par l'industrie liégeoise et verviétoise.

De Tongres à Hasselt, la ligne emprunte une partie du chemin de fer de Hasselt à Maastricht et fait ainsi un léger détour.

L'art. 52 du cahier des charges, annexé à la convention de concession, dispose que les péages à payer pour les transports entre Hasselt et Tongres et *vice-versa* seront calculés sur la distance directe entre ces deux localités.

Chemin de Furnes à la frontière française, dans la direction de Dunkerque.

Un décret impérial du 26 avril 1862 a ordonné de procéder à l'adjudication d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes.

Le Gouvernement demande, en conséquence, les pouvoirs nécessaires pour concéder le prolongement du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, depuis cette dernière ville jusqu'à la frontière française, dans la direction de Dunkerque.

Il est entendu que la concession des travaux à exécuter en Belgique ne pourra être définitivement accordée, que lorsque la concession de la ligne française aura été octroyée.

Le prolongement du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et son raccordement au chemin de fer français seront utiles, non-seulement au point de vue des relations internationales, mais à celui aussi du Trésor public : la Société du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes jouit d'une garantie de *minimum* d'intérêt de 4 p. % par an sur un capital de 5 millions de francs, soit 200,000 francs ; le prolongement de cette ligne fera augmenter ses recettes, et par suite, la charge que l'État a à supporter du chef de ladite garantie sera considérablement réduite.

Disjonction de la concession des chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles.

Les chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles ont

été concédés à la Grande Compagnie du Luxembourg, par arrêté royal du 10 février 1854, pris en exécution de la loi du 24 juin 1853.

La loi du 5 mars 1858 autorisa le Gouvernement à accepter la renonciation de cette compagnie à la concession des deux chemins de fer dont il s'agit.

Le Gouvernement demande l'autorisation de scinder cette concession, de concéder séparément, aux clauses et conditions ordinaires, un chemin de fer de Tamines à Landen, avec embranchement vers Tirlemont, et un autre chemin de fer de Groenendael à Nivelles.

Il n'y a aucune corrélation entre ces deux lignes, si ce n'est qu'elles ont été concédées ensemble à la même compagnie; les négociations que le Gouvernement a poursuivies depuis quatre ans pour céder l'ensemble de la concession du 10 février 1854, ont échoué.

Aujourd'hui se présente une compagnie sérieuse qui peut disposer des capitaux nécessaires pour la construction de la ligne de Tamines à Landen et de l'embranchement vers Tirlemont; cette compagnie en demande formellement la concession et offre de déposer un cautionnement de 500,000 francs.

S'opposer à la disjonction demandée, serait s'exposer gratuitement à priver le pays, pour longtemps encore peut-être, de l'une des deux voies ferrées précitées, sans utilité quelconque pour l'autre.

Chemins de fer de Liège vers le chemin de fer du Luxembourg, par la vallée de l'Ourthe, et de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg.

Une grande étendue de territoire limitée par le chemin de fer de la Vesdre par celui de Namur à Liège, par celui du Grand-Luxembourg et par les frontières de la Prusse et du grand-duché de Luxembourg, est privée de voies de communication.

Le Gouvernement demande l'autorisation de doter cette partie du pays de deux chemins de fer dont l'établissement est depuis longtemps et ardemment désiré.

Ces chemins de fer produiront le même résultat heureux que le chemin de fer du Luxembourg: la prospérité inattendue, la transformation complète d'un territoire qui possède de nombreux éléments de richesse incapables de se développer, à défaut de voies de communication et de moyens de transport.

L'utilité de ces chemins de fer a du reste été si souvent démontrée qu'il n'est plus guère nécessaire de la faire ressortir de nouveau.

La vallée que le chemin de fer de l'Ourthe est destiné à parcourir est riche en minerais d'une qualité supérieure, très-recherchés des usines sidérurgiques des environs de Liège; mais ces usines peuvent difficilement s'approvisionner à cette source, à défaut de moyens de transport rapides et économiques; elles ne disposent que d'une voie navigable très-imparfaite, d'une navigation lente, difficile, coûteuse et souvent interrompue. Une voie ferrée seule peut satisfaire aux besoins toujours croissants de l'industrie métallurgique.

Cette voie ne sera pas moins utile aux nombreuses carrières des vallées de l'Ourthe et de l'Emblève; elle facilitera l'écoulement de leurs produits vers les marchés intérieurs et étrangers.

Le chemin de fer projeté fournira la houille du bassin de Liège aux localités qu'il rencontre depuis son point de départ jusqu'au point de sa jonction avec le railway du Luxembourg, comme aussi aux localités que traverse ce dernier railway, à partir de sa jonction avec celui de l'Ourthe.

La chaux, d'une indispensable nécessité à l'agriculture, manque dans ce pays; le chemin de fer projeté en facilitera la production en diminuant les frais de transport de la houille.

Les mêmes considérations peuvent être invoquées en faveur du chemin de fer de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg.

Cette voie constituera en outre une nouvelle communication internationale : elle facilitera les relations d'Anvers, de Liège et de Verviers avec le grand-duché de Luxembourg et avec l'est de la France

Au moment du dépôt de ce projet de loi, il n'était point intervenu d'accord définitif en ce qui concerne la concession de la ligne de Spa vers le Grand-Duché, ni celle de Liège à la rencontre du chemin de fer de Namur à Arlon par la vallée de l'Ourthe.

Cet accord s'est établi depuis et nous donnons en annexes les conventions qui ont été passées avec la Société du Guillaume-Luxembourg pour la première de ces lignes, et avec la Grande Compagnie du Luxembourg pour la seconde.

Quelques rapides explications suffiront pour mettre la Chambre à même d'apprécier, et les bases de la combinaison sur laquelle reposent ces concessions, et les motifs qui ont guidé le Gouvernement dans le choix des Compagnies concessionnaires.

Le point de départ de cette combinaison sont l'abandon fait par la Grande Compagnie du Luxembourg de la garantie d'intérêt dont elle est en possession, et qui monte, comme on sait, à 800,000 francs, soit 4 p. $\frac{1}{2}$ sur 20 millions de francs, — et le transfert de cette garantie sur les deux lignes dites de Spa au Grand-Duché et de l'Ourthe.

Quoique distinctes et mises, quant à la concession, entre les mains de deux Compagnies différentes, ces lignes, dans le système adopté et au point de vue du service de la garantie, sont considérées comme indivisibles, et la garantie est affectée non proportionnellement à chacune des deux lignes séparément, mais à ces deux lignes étant censées n'en former qu'une.

En d'autres termes, on ne garantit pas un revenu net à chacune des lignes à part de l'autre, mais un seul et même produit net pour les deux, d'où suit immédiatement cette conséquence importante et sur laquelle le Gouvernement croit devoir appeler l'attention spéciale de la Chambre, que celle des deux lignes nouvelles qui se trouvera être la meilleure, quelle qu'elle soit, viendra au secours de la ligne plus médiocre pour alléger d'autant l'intervention du Gouvernement. C'est un avantage précieux.

Quant au choix des concessionnaires, celui de la Société du Guillaume-Luxembourg pour la ligne de Spa, ne pourra être que généralement approuvé. Nul, en effet, n'a plus grand intérêt que cette Société à voir la ligne de Spa

s'exécuter, puisqu'elle est destinée à relier, par une voie nouvelle, le réseau des chemins de fer du Grand-Duché au réseau des chemins de fer belges, et qu'elle seule même peut féconder la principale section des chemins de fer du Grand-Duché. En attribuant la ligne de Spa au Guillaume-Luxembourg, il n'est donc pas douteux qu'on assure autant que possible la réalisation de l'entreprise. On l'assure encore d'une autre manière en ce que le Guillaume-Luxembourg vient, pour la formation du capital, ajouter son crédit personnel aux éléments de prospérité intrinsèques de la ligne concédée.

Le choix de la Grande-Compagnie du Luxembourg pour la ligne de l'Ourthe ne se justifie pas par des raisons moins décisives.

Et d'abord s'élève une question de droit. Le Gouvernement serait-il libre d'assumer pour cette ligne un autre concessionnaire? Deux points seraient à examiner, ils sont l'un et l'autre de la plus grande importance. D'abord, l'art. 47 de son cahier des charges ne donne-t-il pas à la Compagnie du Luxembourg un droit de préférence formel? La Compagnie le soutient et proteste de tous dommages-intérêts pour le cas où, au mépris des engagements qu'elle prétend exister de la part du Gouvernement vis-à-vis d'elle, celui-ci ne la mettrait pas en position d'exercer son droit de préférence. Il est, croyons-nous, en présence des considérations qui vont suivre, inutile de débattre ce premier point de droit. Voici le second qui se présente. La Grande-Compagnie du Luxembourg est concessionnaire de deux sections de chemins de fer, de la section vers Bastogne et de celle vers le canal de l'Ourthe. Une garantie d'intérêt lui est même attribuée pour ces deux sections : la concession est irrévocable, sauf que le temps de l'exécution n'est point déterminé. Or, pourrait-on donner à un nouveau concessionnaire une ligne dont fait partie cette dernière section, ainsi déjà concédée par un contrat antérieur explicite?

Quoi qu'il en soit de l'une et de l'autre question, entrons dans les considérations de fait. Elles ont semblé au Gouvernement toutes-puissantes :

1° Le point de départ de la combinaison proposée est, avons-nous dit, le transfert de la garantie dont jouit actuellement la Compagnie du Luxembourg. Mais ce transfert ne peut s'opérer que du consentement de la Compagnie. Sans doute, le droit à la garantie n'est pas exercé en ce moment par la Compagnie, dont les recettes sont assez élevées pour exonérer complètement l'État; mais il est impossible d'affirmer que la ligne de Namur à Arlon est désormais à l'abri de toute chance, et que, par exemple, quelque ligne concurrente ne pourra pas influencer plus tard son trafic. La renonciation de la Compagnie à sa garantie présente ne peut donc pas être envisagée comme sans valeur pour l'État.

2° Il est reconnu par tout le monde que le morcellement des exploitations est ruineux pour les chemins de fer, et que c'est commettre une faute que de consacrer ce morcellement là où il serait possible de faire autrement. Quoi de plus logique, en effet, que de joindre les 65 kilomètres de la ligne de l'Ourthe aux 200 kilomètres de la concession actuelle du Grand-Luxembourg et de faire de ces diverses lignes un groupe d'exploitation important? N'est-ce pas diminuer la dépense de capital? N'est-ce pas diminuer surtout la dépense d'exploitation? N'est-ce pas dès-lors servir l'intérêt public, puisqu'on prévient toute complication de service entre deux lignes qui, contiguës, auront des rapports incessants,

— et qu'on favorise surtout l'application des tarifs les plus réduits? Enfin, n'est-ce pas servir l'intérêt du Trésor, puisque toute économie d'exploitation tournera directement à son profit en ce qui concerne la garantie?

3° Il pouvait être opportun de saisir cette occasion pour modifier essentiellement les conditions, si onéreuses pour l'industrie, de la concession du canal de l'Ourthe. La Grande Compagnie du Luxembourg y a consenti. Une concession limitée a été substituée à la concession perpétuelle dont jouissait la Compagnie, et les péages ont été abaissés de 50 p. %. Il pouvait être opportun également de fixer le temps endéans lequel la Compagnie devrait construire l'embranchement de Bastogne. Une autre clause y pourvoit, et résoud une question difficile de manière à donner, pensons-nous, toute satisfaction aux réclamations des populations intéressées. Le Gouvernement nourrit donc l'espoir que les conventions qui lui sont communiquées recevront l'approbation de la Chambre.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances et de l'avis de Notre Conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

A. Un chemin de fer d'Anvers à Hasselt, par Lierre, Aerschot et Diest, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 7 mai 1862.

B. Un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 4 avril 1862.

C. Un chemin de fer de Hal à Ath, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 24 mai 1862.

D. Un chemin de fer de Frameries à Chimay, avec embranchement de Beaumont sur Thuin, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 5 mai 1862.

E. Un chemin de fer de Liège à la frontière de Prusse, dans la direction d'Aix-la-Chapelle, par Jupille et Herve, et un chemin de fer de Verviers à la Meuse en aval de Visé, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 31 mai 1862.

F. Un chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Terneuzen, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 22 mai 1862.

G. Un chemin de fer de Tongres à Ans, par Glons, avec embranchement par Herstal sur Vivegnies-lez-Liège, et un chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eindhoven, par le camp de Beverloo, aux clauses

et conditions de la convention et du cahier des charges du 7 juin 1862.

H. Un chemin de fer de Furnes à la frontière française, aux clauses et conditions ordinaires.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à accorder, séparément, la concession d'un chemin de fer de Tamines à Landen et d'un chemin de fer de Groenendael à Nivelles.

Ces concessions ne pourront toutefois être octroyées que sous les conditions stipulées dans l'art. 2 de la loi du 5 mars 1858.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions qu'il déterminera, soit à la Compagnie du Grand-Luxembourg, soit à toute autre société :

1° Un chemin de fer se dirigeant de Liège vers le chemin de fer du Grand-Luxembourg, par la vallée de l'Ourthe; et

2° Un chemin de fer de Spa à la frontière du Grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Weiswampach.

Si la concession de ces lignes est accordée à la Compagnie du Grand-Luxembourg, elle ne le sera que sous la condition qu'elle renoncera au *minimum* d'intérêt annuel de 800,000 fr., qui lui est garanti en exécution de l'art. 1^{er} de la loi du 20 décembre 1851, pour la ligne de Namur à Arlon.

Ce *minimum* pourra être reporté sur les deux lignes dont il est fait mention au § 1^{er} du présent article.

Dans le cas où la concession serait accordée à toute autre société, cette société pourra obtenir la garantie du même *minimum* d'intérêt annuel, mais ce *minimum* ne lui sera servi en tout ou en partie que jusqu'à concurrence, au *maximum*, de la différence entre la somme payée au même titre à la Compagnie du Luxembourg pour la ligne de Namur à Arlon et le *minimum* accordé en vertu de la loi du 20 décembre 1851.

ART. 4.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Donné à Laeken, le 22 juin 1862.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

(A)

ANNEXES.

N° 1.

Concession d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics,

Et la Société anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique, dont le siège est à Bruxelles, représentée par MM. J. R. Bischoffsheim, président, et A. Stoclet, administrateur délégué,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société des chemins de fer du Nord de la Belgique s'engage à construire et à exploiter, ou à faire exploiter, à ses risques et périls, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, un chemin de fer, partant d'Anvers vers Lierre, Aerschot, Diest et Hasselt.

ART. 2.

Ce chemin de fer devra être achevé au plus tard dans le délai de trois années, à partir de l'arrêté définitif de concession, sauf ce qui est stipulé ci-après pour la section d'Aerschot à Diest.

ART. 3.

La section d'Aerschot à Diest, que le Gouvernement s'était engagé à construire par conventions intervenues le 7 août 1860, avec la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-belge et M. J. R. Bischoffsheim, faisant partie de la ligne concédée par l'art. 1^{er}, la Compagnie du Nord de la Belgique est substituée à tous les droits et à toutes les obligations résultant pour l'État desdites conventions, en ce qui concerne la construction de cette section, son exploitation et son entretien par ladite Société de l'Est-belge.

Les travaux de cette section seront poursuivis avec la plus grande activité, et elle devra, en tous cas, être achevée au plus tard dans les délais fixés par la convention précitée du 7 août 1860. .

L'engagement que contracte la Société du Nord de la Belgique, en ce qui concerne la construction de cette section, sera définitive et irrévocable par le fait de la promulgation de l'arrêté déclarant ladite Société concessionnaire de la ligne d'Anvers à Hasselt, concédée par l'art. 1^{er}. En conséquence, les travaux commenceront aussitôt après cette promulgation.

ART. 4.

Ladite section d'Aerschot à Diest sera construite conformément aux projets et plans déjà approuvés, ou à approuver par le Gouvernement jusqu'au moment de la promulgation de l'arrêté de concession, et la Société du Nord de la Belgique reprendra les marchés conclus et approuvés par le Gouvernement pour l'établissement de cette section de chemin de fer, jusqu'au jour de la concession définitive du chemin de fer d'Anvers à Hasselt, et remboursera à l'État les dépenses faites de ce chef.

ART. 5.

Le Gouvernement, faisant usage de la faculté qu'il s'est réservée par la convention du 7 août précitée, concède, moyennant les redevances habituelles, à la Société du Nord de la Belgique, pour elle ou ses ayants droit, un droit de parcours pour ses trains sur ladite section d'Aerschot à Diest.

ART. 6.

Pour assurer l'exécution desdits engagements, la Société du Nord de la Belgique déposera, dans le délai de trois jours, un cautionnement provisoire de cent mille francs et s'oblige à verser, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant le Gouvernement à octroyer la concession, un supplément de cautionnement en espèces ou obligations des emprunts nationaux, de quatre cent mille francs, lesquels, avec les cent mille francs déposés, formeront le cautionnement définitif de cinq cent mille francs, dont il sera disposé comme il est dit au cahier des charges.

Si ce cautionnement supplémentaire n'est pas versé dans le délai prescrit, la présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de cent mille francs sera acquis à l'État.

ART. 7.

Le contractant de première part s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi ratifiant la présente convention. Celle-ci 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 ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans ce dernier cas, que la Société du Nord de la Belgique n'accepte expressément les modifications qui y seraient apportées.

ART. 8.

La Société du Nord de la Belgique se réserve la faculté de renoncer à la présente concession, si la loi y relative n'est point votée dans le cours de la présente session.

ART. 9.

Dans les cas prévus aux deux articles précédents, le cautionnement déposé sera immédiatement restitué.

ART. 10.

La présente convention, l'acte de concession et les conventions par lesquelles la Société du Nord de la Belgique céderait en totalité ou en partie l'exploitation du chemin de fer, objet de la présente, seront enregistrés aux droits fixes de un franc soixante-dix centimes.

Fait en double à Bruxelles, le 7 mai 1862.

J. R. BISCHOFFSHEIM.

JULES VANDERSTICHELEN.

A. STOCLET.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS**de la concession d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt.**

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 l'État à Anvers, suivra la voie de l'État avec laquelle il se confondra jusqu'à la sortie des fortifications, se dirigera vers la station de Lierre, suivra la ligne de Turnhout jusqu'au delà du pont tournant établi sur la petite Nèthe; de là la ligne sera dirigée, en passant par Aerschot et Diest, vers Hasselt où elle fera sa jonction avec le chemin de fer de cette ville vers Aix-la-Chapelle et Landen.

La société pourra en tout temps raccorder cette ligne aux bassins et à l'entrepôt par des voies qu'elle établira à ses frais.

Jusqu'à ce que ces voies soient établies, le service de la station vers les bassins et l'entrepôt sera réglé par une convention à intervenir entre l'État et la société.

Le concessionnaire prendra avec les sociétés des chemins de fer de Turnhout et de l'Est-Belge les arrangements nécessaires pour la communauté des stations et des parties de lignes qui seront communes avec ces compagnies.

Une convention ultérieure réglera les conditions auxquelles le concessionnaire sera admis à faire usage de la station de l'État à Anvers.

En cas de désaccord, la société pourra établir à Anvers une station spéciale, sauf à la raccorder convenablement avec le railway de l'État.

L'indemnité à payer à l'État par la société concessionnaire ou ses ayants cause pour le parcours sur la ligne de l'État et, s'il y a lieu, sur les voies de raccordement vers l'entrepôt et les bassins, sera réglée conformément aux conditions admises par l'État à l'égard des compagnies qui jouissent de semblables facultés.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement 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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, les modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations. Il sera facultatif au concessionnaire de s'entendre avec les Compagnies de l'Est et de Lierre à Turnhout, pour l'usage en commun des stations de Lierre, d'Aerschot et de Diest.

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

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

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de huit mètres entre les arrêtes 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 arrêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement, dont, le cas échéant, le Gouvernement déterminerait l'espacement ainsi que la longueur.

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Gouvernement le jugera nécessaire; cependant, le concessionnaire ne pourra être tenu 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 50 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 bermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties du 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 du 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 des 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

levra se trouver de celle-ci, seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

ART. 6. Le 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. 7. 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 Gouvernement.

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

ART. 8. Celui-ci sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de garde et de tous les accessaires 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. 9. 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.

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

ART. 10. 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. Toutefois le Gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 54 kilogrammes par mètre courant ; ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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. 13. 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 du concessionnaire.

ART. 14. 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 trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. Le cautionnement de 500,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués au 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 double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, 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. 16. Le concessionnaire sera déchu 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. 17. 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 ; le 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 du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie

de celui du concessionnaire évincé, 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 chemin 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, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 18. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si le 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. 19. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le 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 Compagnie 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 le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 20. 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. 21. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 22. Les lois et règlements d'administration générale existants 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. 23. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, le Gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du

montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement 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 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 du concessionnaire, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, le concessionnaire serait déchû de ses droits comme dans le cas prévu à l'art. 16.

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

ART. 24. 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 au concessionnaire.

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

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

ART. 25. 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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, 5,000 francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 5,000 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 1,000 francs.

ART. 26. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est toute d'intérêt public et par suite elle ne peut faire naître aucune obligation à la charge de l'État.

ART. 27. 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. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux

frais du concessionnaire, et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 29. 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 le 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. 30. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; il fera également dresser à ses frais, 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 du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 31. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, 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 arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 32. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé, conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 33. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31 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. 19 seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

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. 34. 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, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 35. Le 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 des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

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

Si le 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 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 réductions opérées 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. 36. 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. 37. 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, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 38. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 39. Le concessionnaire sera tenu, 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. 40. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, le concessionnaire pourra être tenu d'établir un convoi par jour,

dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des 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.

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

ART. 42. Le Gouvernement pourra également, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies du chemin de fer, 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.

Le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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 du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du 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.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 43. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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. 44. 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.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé, les 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'experts. Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 45. 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. 46. 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, le 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 le 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 le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des garde-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 47. 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.

ART. 48. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu 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 du 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. 49. 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. 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 ; à cet effet, et

sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 23, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le 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. 51. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 52. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

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

ART. 53. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les 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. 54. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui 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 et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 55. Le concessionnaire sera réputé 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. 56. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage ; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait et s'être assuré

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

Le concessionnaire pourra céder en totalité ou en partie l'exploitation du chemin de fer qui lui est accordé par le présent acte. Les conventions relatives à cette cession seront enregistrées au droit fixe de fr. 4-70.

ART. 58. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation; on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. %, et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 59. 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 deviendraient la propriété de l'État.

ART. 60. L'enregistrement du présent cahier des charges sera fait au droit fixe de fr. 4-70.

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

Bruxelles, le 7 mai 1862.

J. R. BISCHOFFSHEIM.

JULES VANDERSTICHELEN.

A. STOCLET.

(16)

N° 2.

Concession d'un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas.

CONVENTION.

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

Et M. François Lancelot, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, domicilié à Ixelles-lez-Bruxelles, chaussée de Wavre, n° 161, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le second ci-dessus nommé s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas.

ART. 2.

Pour assurer l'exécution de cet engagement, le contractant a déposé un cautionnement provisoire de cent mille francs, en fonds belges, et s'oblige à déposer, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant l'octroi de la concession dudit chemin de fer, un supplément de cautionnement de cent soixante-quinze mille francs, lesquels, avec les cent mille francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de deux cent soixante-quinze mille francs qui restera affecté à la garantie de ses engagements, ainsi qu'il est disposé à l'art. 15 du cahier des charges précité.

ART. 3.

Le contractant de deuxième part s'oblige en outre à justifier, endéans le même délai de six mois, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation du chemin de fer, à concurrence de un million sept cent mille francs.

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 2, comme aussi si la justification voulue par l'art. 3 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire de cent mille francs déposé par M. François Lancelot sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5.

Le contractant de première part s'engage à soumettre à la Législature, dans le courant de la session actuelle, un projet de loi ratifiant la présente convention.

Cette convention sera regardée comme non avenue et le cautionnement provisoire remboursé dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans le deuxième cas, que le contractant de seconde part n'accepte expressément les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

ART. 6.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de un franc septante centimes.

Fait en double, à Bruxelles, le 4 avril 1862.

F. LANCELOT.

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS**de la concession d'un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas.**

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 entre Malines et Termonde, à environ quatre kilomètres de distance de la station de Malines, et à un point où une station sera établie, il aboutira à Saint-Nicolas. Le concessionnaire aura la faculté de faire circuler ses convois sur la ligne du Gouvernement entre le point ci-dessus indiqué et la station de Malines. Une convention spéciale réglera les conditions auxquelles l'exercice de cette faculté sera subordonné, aussi bien que les conditions auxquelles le concessionnaire pourra faire usage de la station de Malines.

Le chemin de fer à construire traversera le canal de Bruxelles au Rupel entre les deux écluses établies sur le territoire de la commune de Willebroeck, à un point qui se trouve à environ 1,000 mètres du pont de Boom, point à proximité duquel une station sera créée.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement 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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations. Il sera facultatif au concessionnaire de s'entendre avec la Compagnie d'Anvers à Gand, pour l'usage en commun de la station de Saint-Nicolas.

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

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

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de 8 mètres entre les arrêtes 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 2 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 arrêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement, dont, le cas échéant, le Gouvernement 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 établir une double voie.

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Gouvernement le jugera nécessaire; cependant le concessionnaire ne pourra être tenu 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 50 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 bernes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties du chemin de fer en déblai et le long des parties de moins de 2 mètres en remblai.

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 du 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 des 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 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. 7. 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 Gouvernement.

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

ART. 8. Celui-ci 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. 9. 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. 3.

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.

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

ART. 10. 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 ou du Nord. Toutefois le Gouvernement 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 du système 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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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. 13. 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 du concessionnaire.

ART. 14. 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 trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. Le cautionnement de 275,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués au 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 double de la somme à rembourser.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, 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. 16. Le concessionnaire sera déchu 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. 17. 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 ; le concessionnaire devra se contenter de la somme 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 du concessionnaire évincé, 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 cautionnement que le concessionnaire évincé aura encore dans la caisse du trésor 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 chemin 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, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 18. Les art 16 et 17 ne seront pas applicables si le 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. 19 Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le 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 du concessionnaire 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 le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 20. 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. 21. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 22. Les lois et règlements d'administration générale existants 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. 23. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait arrêter l'exploitation, le Gouvernement 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, comme si le chemin de fer était la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois 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 du 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. 16.

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

ART. 24. 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 au concessionnaire.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 25. 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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera, dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, 3,000 francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 3,000 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 500 francs.

ART. 26. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est toute d'intérêt public et par suite elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 27. 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. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire, et d'office si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 29. 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 le concessionnaire à prendre et, au besoin, prendre d'office, aux frais dudit concessionnaire, 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. 30. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; il fera également dresser à ses frais, 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 du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 31. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, 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 arrêté de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 32. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si cependant le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé, conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 33. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31 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. 19 seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

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 du concessionnaire.

ART. 34. 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, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 35. Le 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 Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

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

Si le 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 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 réductions opérées 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. 36. 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. 37. 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, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à la disposition du Département de la Guerre, et à moitié de la taxe du tarif tous les moyens de transport que possède la concession.

ART. 38. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 39. Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir par des 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. 40. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

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

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des 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.

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

ART. 42. Le Gouvernement pourra également, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies du chemin de fer, 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.

Le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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 du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du 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. Ce transport sera également gratuit.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 43. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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.

Le concessionnaire est autorisé à établir, s'il le juge utile, un raccordement

entre la station de Tamise et le quai de l'Escaut dans cette localité ; ce raccordement sera, quant aux taux des péages, considéré comme faisant partie de la ligne.

ART. 43^{bis}. Le concessionnaire est autorisé à établir, sur le pont à construire sur l'Escaut à Tamise, une voie charretière de la largeur de 4^m,50, trottoirs compris, séparée des voies ferrées au moyen d'une balustrade, avec raccordement à la voie publique sur les deux rives de l'Escaut.

Dès que le Gouvernement aura constaté, à la demande du concessionnaire, que celui-ci a rempli toutes ses obligations, en ce qui concerne les travaux de premier établissement, il sera autorisé à percevoir les péages suivants pour tout passage sur le pont, savoir :

1° Une personne portant ou non des objets du poids de moins de 50 kilogrammes	fr. » 04
Pour les enfants au-dessous de huit ans, le passage est libre.	
2° Pour marchandises de 50 kilogrammes portées par une personne.	» 04
3° Pour chaque poids de 10 kilogrammes au-dessus de 50 kilogrammes.	» 02
4° Cheval ou mulet bridé et sellé avec cavalier et valise.	» 25
5° Cheval ou mulet chargé	» 20
6° Cheval ou mulet non chargé.	» 15
7° Ane chargé.	» 15
8° Ane non chargé	» 10
9° Cheval, mulet, bœuf, vache, âne employés à l'agriculture ou conduits à la prairie et en revenant	» 08
10° Cheval, bœuf ou vache appartenant à des marchands et destinés à la vente	» 15
11° Veau ou porc.	» 04
12° Mouton, bouc, chèvre, cochon de lait et couple d'oies ou de dindons	» 03

Quand le nombre des moutons, boucs, chèvres, cochons de lait, et celui des couples d'oies ou de dindons dépasse cinquante, la taxe est diminuée d'un quart.

Lorsque les moutons, boucs ou chèvres sont conduits à la prairie ou qu'ils en reviennent, la taxe est réduite à moitié.

13° Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., par personne	» 05
---	------

14° Voitures à deux roues, sur ressorts ou soupentes, attelées d'un cheval ou mulet y compris le conducteur	» 50
---	------

15° Voitures à quatre roues sur ressorts ou soupentes, attelées d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur	» 60
---	------

16° Voitures à quatre roues sur ressorts ou soupentes, attelées de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur	» 75
--	------

Les personnes occupant les voitures mentionnées aux nos 14, 15 et 16 paieront la taxe portée au n° 1.

17° Charrette chargée et attelée d'un cheval ou mulet, y compris le conducteur	» 50
--	------

18° Charrette chargée et attelée de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur	» 65
--	------

19° Charrette chargée et attelée de trois chevaux ou mulets et conducteur y compris »	75
20° Charrette non chargée avec cheval, bœuf ou mulet et conducteur y compris »	35
21° Charrette attelée d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, chargée de fumier ou rentrant les récoltes, y compris les conducteurs. »	25
22° La même charrette déchargée, un cheval ou deux bœufs et conducteur »	20
23° Charrette chargée ou non chargée, attelée d'un âne, avec conducteur »	20
24° Chariot chargé, attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs et conducteur »	60
25° Chariot chargé, attelé de deux chevaux ou mulets ou de quatre bœufs, y compris le conducteur »	75
26° Chariot chargé, attelé de trois chevaux ou mulets, y compris le conducteur »	90
27° Chariot vide attelé d'un cheval ou mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur »	40

Pour chaque cheval, mulet ou bœuf attelé en plus que ceux mentionnés ci-dessus, le prix sera celui d'un cheval, mulet ou âne non chargé.

Sont toutefois exempts d'acquitter le péage dont le tarif précède, tant pour leur personne que pour leurs chevaux et équipages :

1° Leurs Majestés le Roi et la Reine et leur famille, ainsi que les personnes qui, en voyage, forment leur suite ;

2° Les Ministres et les Gouverneurs de provinces, ainsi que les commissaires d'arrondissement en tournée ;

3° Les ingénieurs, conducteurs et autres agents de l'administration des ponts et chaussées ; les agents des chemins de fer de l'État, les agents du Gouvernement chargés de la surveillance des chemins de fer concédés et les agents de la voirie vicinale ;

4° Les fonctionnaires et agents de l'administration des contributions directes, douanes et accises ; les inspecteurs, vérificateurs et receveurs des domaines ; les inspecteurs, sous-inspecteurs, gardes généraux et brigadiers forestiers, les uns et les autres à pied ou à cheval, et enfin les agents de la poste aux lettres : tous sans exception, lorsqu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions ;

5° Sont également exempts du droit tous convois militaires, trains d'artillerie, c'est-à-dire, les bouches à feu et les caissons de munitions, les militaires et les conducteurs qui les accompagnent, ainsi que toutes les personnes et voitures mises en réquisition pour service militaire ;

6° La gendarmerie en tournée et les militaires voyageant en corps ou séparément, à la charge, dans ce dernier cas, de représenter, soit une feuille de route, soit un ordre de service ;

7° Les courriers de cabinet ou de la poste aux lettres, lorsqu'ils ne sont accompagnés que d'un voyageur ;

8° Les ordonnances et messagers des gouverneurs et des commissaires d'arrondissement, porteurs de paquets ou dépêches pour le service.

ART. 44. 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.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, wagons et autre matériel roulant appartenant à d'autres lignes

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

ART. 45. 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.

Le concessionnaire aura, à conditions égales, la préférence pour établir un embranchement de Saint-Nicolas à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de la ville de Hulst, si cet embranchement est décrété ultérieurement.

ART. 46. 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, le 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 le 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, le concessionnaire restera chargé du payement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 47. 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.

ART. 48. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu 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 du concessionnaire, toute partie quelconque du chemin de fer concédé sans qu'il puisse, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 49. 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. 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 ; à cet effet,

et sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 23, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le 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. 51. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 52. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il 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.

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

ART. 53. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les 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. 54. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui 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 et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 55. Le concessionnaire sera réputé 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. 56. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage ; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui 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. 57. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société que le concessionnaire aura éventuellement formée sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession avait été accordée directement à cette société.

Elle devra être 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 sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 56.

ART. 58. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en déduira celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après cette déduction, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 59. 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.

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

Bruxelles, le 4 avril 1862.

F. LANCELOT.

JULES VANDERSTICHELEN.



N° 3.

Concession d'un chemin de fer de Hal à Ath.

CONVENTION.

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

Et 1° M. Pierre Schaken, officier de l'Ordre de Léopold, chevalier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de la Société du canal de Bossuyt à Courtrai, agissant, tant en son nom personnel, que comme l'un des deux gérants de la Société Parent, Schaken et C^o, ayant son siège, place Vendôme, 12, à Paris ;

2° M. Adrien Benoît Bruneau, chevalier de l'Ordre de Léopold, l'un des fondateurs de la Société des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, domicilié à Bruxelles, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contractants de seconde part s'engagent à établir sous la surveillance du Gouvernement, et dans un délai de trois ans, à compter du jour de l'octroi de la concession à intervenir, un chemin de fer direct de Hal à Ath, ainsi que les travaux d'agrandissement et d'appropriation à effectuer aux stations de Hal et d'Ath, comme conséquence directe de l'exécution dudit chemin de fer.

Cette ligne avec ses stations et dépendances sera construite d'après les clauses du cahier des charges ci-annexé, et ce, exclusivement aux frais, risques et périls desdits contractants de seconde part.

ART. 2.

La condition de la non-intervention de l'État quant aux dépenses de construction est posée comme base du contrat, les parties stipulant que, dans tous les cas possibles, elle soit entendue dans le sens le plus large.

ART. 3.

La ligne à établir sera considérée comme faisant partie du réseau construit directement par l'État, et comme telle exploitée, administrée et entretenue par le Gouvernement, à l'exclusion de toute intervention des concessionnaires dans le règlement des prix des transports et le service des convois.

L'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à l'exploitation et à l'entretien de la route, de ses stations et de ses dépendances, sauf en ce qui concerne la partie de cet entretien qui, aux termes des art. 14, 16 et 19 du cahier des charges ci-annexé, incombent temporairement aux concessionnaires.

Le Gouvernement restera, d'ailleurs, seul responsable envers les tiers des conséquences de l'exploitation.

ART. 4.

La concession sera accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à compter du jour de la mise en exploitation du chemin de fer, sur toute son étendue, ce qui sera constaté par procès-verbal dressé de concert entre le Gouvernement et les concessionnaires.

Pendant toute la durée de la concession, l'État abandonnera aux concessionnaires la moitié des recettes brutes opérées du chef des transports de toute nature qui auront lieu sur le chemin de fer à construire.

L'appréciation de ces recettes brutes s'établira de la manière suivante :

a. Pour les transports à effectuer exclusivement sur la ligne concédée de Hal à Ath, de la totalité des taxes perçues ;

b. Pour les transports effectués d'une station de l'État en destination d'une station de la ligne concédée, et réciproquement, de la partie des frais variables proportionnelle au parcours opéré sur ladite ligne concédée, et de la moitié des frais et droits fixes ;

c. Dans les transports effectués en transit par la ligne concédée, de la partie des frais variables proportionnelle au parcours opéré sur la ligne concédée.

Dans le cas de prise ou de remise à domicile, les concessionnaires ne recevront aucune partie du produit du factage. Il en sera de même pour les transports des bureaux ambulants et de la poste aux lettres.

ART. 5.

Le règlement de compte des sommes à payer par l'État aux concessionnaires aura lieu mensuellement au moyen de relevés qui seront dressés par l'administration, dûment vérifiés, et qui seront remis aux concessionnaires au plus tard dans le courant du troisième mois qui suivra celui auquel ledit règlement de compte s'applique.

Dans les dix jours après celui de l'acceptation par les concessionnaires de chaque règlement, il leur sera délivré un mandat payable à vue chez le directeur du Trésor, à Bruxelles, et montant à la somme revenant aux concessionnaires.

ART. 6.

Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour la loyale exécution de la présente convention.

Il veillera, notamment, à ce que les transports soient dirigés par la ligne concédée chaque fois que celle-ci présentera le trajet le plus court.

D'autre part, les concessionnaires s'interdisent formellement tous traités, arrangements ou conventions quelconques sans le consentement préalable de l'État.

Dans les cas où les concessionnaires contreviendraient à cette stipulation, le montant intégral de la part de recette qui leur est attribuée pour chacun des cas où des actes de fraudes auront été commis, appartiendra au Trésor et sera prélevé sur toute somme revenant aux concessionnaires, et ce, sans préjudice de toutes mesures administratives, et même de dispositions législatives que le Gouvernement se réserve de prendre ou de provoquer selon les circonstances.

ART. 7.

Pour garantir, au profit du Gouvernement, l'exécution des engagements pris par les contractants de seconde part, ceux-ci fourniront, dans les trois jours de la signature de la présente convention, un cautionnement provisoire de cent mille francs et s'obligent à déposer, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant la concession dudit chemin de fer, un supplément de cautionnement de cent cinquante mille francs, lesquels, avec les cent mille francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de deux cent cinquante mille francs, qui restera affecté à la garantie de leurs engagements.

ART. 8.

Les contractants de seconde part s'obligent, en outre, à justifier, endéans le même délai de six mois, et à la satisfaction du Ministre des Travaux Publics, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer, à concurrence de deux millions de francs.

ART. 9.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 7, comme aussi si la justification prescrite par l'art. 8 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de cent mille francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 10.

Le cautionnement sera restitué par cinquièmes, jusqu'à concurrence de trois cinquièmes à mesure que des propriétés auront été acquises, ou que des travaux auront été exécutés pour une somme double de chaque cinquième du montant du cautionnement.

Les deux derniers cinquièmes ne seront restitués qu'après l'achèvement total des travaux.

ART. 11.

Les coupons d'intérêts des obligations déposées à titre de cautionnement seront, en temps opportun, détachés au profit des seconds contractants.

ART. 12.

Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé ; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu qu'après l'expiration de la trente-deuxième année de la concession et après en avoir prévenu la Société concessionnaire deux années à l'avance.

Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale à la somme moyenne perçue par les concessionnaires pendant les cinq dernières années, majorée de vingt-cinq pour cent à titre de prime.

ART. 13.

Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, à charge des concessionnaires, aucun impôt, au profit, soit de l'État, soit de la province, soit de la commune.

ART. 14.

Les concessionnaires auront la faculté de constituer une société anonyme avec émission d'actions.

Les statuts devront être approuvés par le Roi, conformément aux lois sur la matière. Il y sera stipulé que les souscripteurs demeureront personnellement responsables pour eux et pour les concessionnaires jusqu'à concurrence de trente pour cent des actions souscrites.

Ces actions ne pourront être rendues au porteur et cotées aux bourses de Bruxelles, d'Anvers et de Gand, que lorsque les trente pour cent auront été versés.

En cas de constitution de semblable société, celle-ci deviendra seule responsable envers l'État de l'accomplissement de toutes les obligations résultant de la présente convention, pour les contractants de seconde part.

ART. 15.

La Société sera représentée, près du Gouvernement, par son conseil d'administration ou par un directeur.

Elle pourra déléguer ses administrateurs et autres de ses agents, tant pour la vérification des comptes de recettes qui lui seront remis par le Gouvernement que pour la surveillance de ses intérêts dans les diverses stations.

ART. 16.

Le Gouvernement aura le droit de déléguer, près de la Société, un commissaire spécial.

Le commissaire aura pouvoir d'examiner en tout temps, mais sans déplacement de document, la comptabilité de la Société, les procès-verbaux des conseils d'administration et ceux des assemblées générales.

Il pourra assister, mais sans voix délibérative, à ces dernières réunions et en requérir, au besoin, la convocation extraordinaire.

Un exemplaire des bilans de la Société et des rapports explicatifs seront, dans la quinzaine de leur approbation par l'assemblée générale, transmis au Ministre ayant les affaires de commerce dans ses attributions.

ART. 17.

Dans le cas où l'approbation des Chambres législatives et l'homologation royale ne seraient pas accordées à la présente convention, celle-ci sera considérée comme nulle et non avenue et le cautionnement versé sera restitué sans que les contractants de seconde part puissent réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 18.

L'enregistrement des actes de toute nature relatifs à la présente convention ou de ceux auxquels cette convention donnera lieu, se fera moyennant un droit fixe de un franc soixante-dix centimes en principal.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 24 mai 1862.

A. B. BRUNEAU,
SCHAKEN.

JULES VANDERSTICHELEN.



CAHIER DES CHARGES

de la concession d'un chemin de fer de Hal à Ath.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer à construire, d'après la convention qui précède en date de ce jour, partira de la station de Hal pour aboutir à celle d'Ath, en passant par Enghien.

ART. 2. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement des projets complets de tous les ouvrages à exécuter pour l'entier établissement 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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée et des dessins des rails, etc.

ART. 4. 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 en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

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

Les concessionnaires sont 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.

Avant de faire mettre la main à l'œuvre à l'exécution des travaux, ils devront faire parvenir au Gouvernement trois expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Le chemin de fer devra être construit à double voie. L'écartement des rails sera exactement le même que celui des chemins de fer de l'État.

La largeur entre les crêtes extérieures des banquettes sera au *minimum* de 8 mètres.

Les parties du chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 50 centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensemble 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 bermes dont la largeur sera également de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 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 ingé-

nieurs de l'État et ceux des concessionnaires, 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'exécutions de déblais, il devrait être formé des dépôts le long de la crête des 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. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront 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. 7. 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 Gouvernement.

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

ART. 8. Celui-ci 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 en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 9. Les clôtures à établir autour des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 5.

ART. 10. Le chemin de fer, en dehors des stations, sera bordé de chaque côté et sur toute son étendue, d'une haie vive qui régnera également autour des haltes.

Toutefois les concessionnaires seront libérés de toute obligation à cet égard moyennant le paiement à l'État d'une somme de trente cinq mille francs ; cette somme sera versée, au plus tard, dans les huit jours de la mise en exploitation de la ligne.

ART. 11. 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. Toutefois le Gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 54 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des célistes et solidement fixés aux billes.

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 Gouvernement prescrira.

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

ART. 12. 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 des concessionnaires, 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. 13. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels la construction du chemin

de fer et de ses dépendances donnera lieu au profit de qui que ce soit, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 14. 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 trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. Dès que tous les travaux de la route, de ses stations et de ses dépendances seront entièrement achevés, les concessionnaires en informeront l'administration, qui, s'il y a lieu, constatera le fait par un procès-verbal, dont une copie sera remise aux concessionnaires ou à leurs représentants.

Pendant les quinze jours qui suivront la date du procès-verbal, la route sera mise à la disposition de l'administration, qui fera circuler tels convois, remorqués par locomotives, qu'elle jugera convenir, soit convois publics ordinaires, soit convois de matériaux ou autres.

Durant ces quinze jours, les concessionnaires devront, à leurs propres frais, entretenir le railway en parfait état et placer les gardiens nécessaires pour la police de la route.

L'administration pourra, pendant le délai de l'épreuve, placer elle-même, mais aux frais exclusifs des concessionnaires, les hommes qu'il y aura lieu de proposer, tant à l'entretien du railway qu'à la police des traverses et à la manœuvre des excentriques.

ART. 16. Si, à l'expiration du délai de quinzaine dont il vient d'être parlé, la route et ses accessoires présentent encore les conditions et profils voulus, il sera procédé par l'administration à la réception provisoire des travaux.

La réception provisoire pourra, néanmoins, avoir lieu, alors que certaines parties du corps de la route nécessiteraient l'emploi d'ouvrages spéciaux de consolidation, ou alors qu'on n'aurait pas encore pu apprécier l'efficacité de ceux qui auraient été exécutés; seulement, dans ce cas, la réception provisoire ne serait faite que sous réserve.

Il pourra en être de même dans le cas où certains ouvrages des dépendances de la route ou des stations ne seraient point parachevés.

ART. 17. A partir de la réception provisoire et jusqu'à la réception définitive, les concessionnaires devront entretenir, à leurs frais, les terrassements, les ouvrages d'art, ainsi que les bâtiments et dépendances, tant de la route que des stations et des haltes.

ART. 18. Si, après la réception provisoire et jusqu'à la réception définitive, les travaux dont l'entretien incombe aux concessionnaires ne sont pas maintenus en parfait état, le Gouvernement pourra, s'il le juge utile, pourvoir, comme il l'entendra, audit entretien, et ce, aux frais des concessionnaires.

ART. 19. Dans le cas où les conditions stipulées au présent cahier des charges aient été remplies, et pour autant que tous les ouvrages dont l'établissement et l'entretien incombent aux concessionnaires se trouvent, un an après la réception provisoire, à l'état de parachèvement complet, il sera procédé à leur réception définitive, et, à partir de ce moment, cessera toute responsabilité de la part des concessionnaires, si ce n'est en ce qui regarde les rails, ainsi qu'il est dit ci-dessous, à l'art. 20.

Il est entendu, toutefois, que si, à l'époque fixée pour la réception définitive, il restait à exécuter certains travaux de parachèvement ou autres, l'administration pourra être substituée aux obligations des concessionnaires, moyennant paiement par ceux-ci, à l'État, d'une somme à convenir, laquelle somme résultera d'une évaluation contradictoire des ouvrages et fournitures restant à effectuer. Dans ce cas, il sera procédé à la réception définitive, absolument comme si les concessionnaires se trouvaient dans les conditions prévues au premier paragraphe du présent article.

ART. 20. Les rails ne seront reçus définitivement que deux ans après la mise en

exploitation de la route. En conséquence, et pendant ce délai de garantie, les concessionnaires devront, à la première sommation qui leur en sera faite par l'administration, reprendre tous les rails qui présenteront des exfoliations ou défauts quelconques et remplacer ces rails par d'autres ayant les qualités requises au présent cahier des charges.

Quant aux coussinets, billes et coins, ou autres accessoires dans le cas où il serait fait emploi de rails Vignole, ils ne seront acceptés sans réserve que lorsqu'il sera procédé à la réception définitive du railway. Jusque-là, les concessionnaires devront remplacer tous ceux de ces objets qui ne satisferaient pas aux conditions voulues.

A défaut par les concessionnaires de livrer, endéans le mois de la sommation leur faite, les objets du matériel du railway destinés à remplacer ceux qui auraient été rebutés pendant le délai de garantie, l'administration aura le droit de se procurer lesdits objets là où elle le jugera convenir, et ce, aux frais et risques des concessionnaires.

ART. 21. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges et de la convention à laquelle celui-ci est annexé, dans les délais respectivement prescrits; si ces délais avaient été prorogés, 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. 22. 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 et des terrains achetés.

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, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être. De plus, le cautionnement des concessionnaires évincés sera définitivement retenu à titre d'indemnité. 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, et tout le cautionnement 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. 23. Les art. 21 et 22 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient 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. 24. Le choix et la nomination des agents nécessaires pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction appartiendront exclusivement au concessionnaire.

ART. 25. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, et à partir de la date de la concession définitive, deux mille francs (2,000) par an, pendant toute la durée des travaux de construction. Le premier versement devra être opéré dans les trois mois de ladite concession.

ART. 26. 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 obliga-

tions 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. 27. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes, à la première réquisition de l'administration.

ART. 28. 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 aux frais de ceux-ci, 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. 29. 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, 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 des concessionnaires, pour être déposées dans les archives de l'administration.

Sauf les droits des tiers, et moyennant le paiement des droits proportionnels d'enregistrement et autres, les concessionnaires pourront disposer, comme ils le jugeront convenir, des terrains provenant d'excédants d'emprises, qui n'auront pas été compris dans le bornage dont il est fait mention ci-dessus.

ART. 30. Les concessionnaires seront tenus de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

ART. 31. Le Gouvernement pourra, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser le long des voies du chemin de fer, 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.

ART. 32. 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 les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer du chef, ou sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Il est entendu, toutefois, que les concessionnaires auront un droit de préférence, sous réserve des droits de tiers, pour l'exécution de tous embranchements dont l'étendue ne dépassera pas 12 kilomètres.

ART. 33. 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 les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 34. 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 telles mesures d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 35. Dans tous les 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, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef aucune indemnité.

ART. 36. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires.

ART. 37. 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 pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés ou au plus tard dans les trente jours suivants.

Ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

ART. 38. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les 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. 39. 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 à 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 remise à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 40. 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. 41. 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. 42. Le Gouvernement se réserve de régler éventuellement le droit de parcours sur la nouvelle ligne, conformément à l'art. 7 de la loi du 28 mai 1836.

Art. 43. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 en principal.

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

Bruxelles, le 24 mai 1862.

SCHAKEN.
A. B. BRUNEAU.

JULES VANDERSTICHELEN.



N° 4.

Concession d'un chemin de fer de Frameries (Couchant de Mons) à Chimay.

CONVENTION.

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

Et M. Émile du Pré, ingénieur civil, domicilié à Lobbes, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le contractant de deuxième part s'engage à construire et à exploiter à ses frais risques et périls et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer de Frameries à Chimay, avec embranchement de Beaumont à Thuin et prolongement éventuel de Chimay à la frontière française, dans la direction de Signy-le-Petit et Mézières.

ART. 2.

Pour assurer l'exécution de cet engagement, le contractant de deuxième part a déposé, le cinq mai, un cautionnement provisoire de cent mille francs, et s'oblige à déposer, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant l'octroi de concession dudit chemin de fer, un supplément de cautionnement, en espèces ou en obligations des emprunts nationaux, de cinq cent mille francs (500,000 francs), lesquels, avec les cent mille francs déposés, formeront le cautionnement définitif de six cent mille francs (600,000 francs), dont il sera disposé ainsi qu'il est dit à l'art. 13 du cahier des charges.

ART. 3.

Le contractant de deuxième part s'oblige, en outre, à justifier, endéans le même délai de six mois, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation du chemin de fer, à concurrence de quatre millions de francs (4,000,000 de francs).

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 2, comme aussi si la justification voulue par l'art. 3 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme

non avenue, et le cautionnement provisoire de cent mille francs (100.000 francs) déposé sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5.

Le contractant de première part s'engage à soumettre à la Législature, dans le courant de la session actuelle, un projet de loi ratifiant la présente convention.

Cette convention sera regardée comme non avenue, et le cautionnement provisoire remboursé, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans le deuxième cas, que le contractant de seconde part n'accepte expressément les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de un franc soixante-dix centimes (fr. 1-70).

Fait en double à Bruxelles, le 5 mai 1862.

ÉMILE DU PRÉ.

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession d'un chemin de fer de Frameries à Chimay avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière de France.

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 Frameries et aboutira au chemin de fer de Chimay ; il aura un embranchement de Beaumont à Thuin.

Il devra être raccordé convenablement avec les chemins de fer concédés de Chimay, de Mons à Haumont, du Centre et de Charleroi à Erquelines, de manière que les voyageurs et les marchandises puissent, au besoin, passer sans transbordement d'un chemin de fer à l'autre.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement 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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le Gouvernement pourra notamment désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations. Il sera facultatif au concessionnaire de s'entendre avec les Compagnies du Nord, du Centre et de Chimay, pour l'usage en commun des stations de Frameries, Peissant, Labuissière, Thuin et Chimay.

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

Avant de faire mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, il devra faire parvenir au Gouvernement 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 Gouvernement déterminerait l'espacement ainsi que la longueur.

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Gouvernement le jugera nécessaire; cependant le concessionnaire ne pourra être tenu 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 bermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties du 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 du 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 des 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 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. 7. 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 Gouvernement.

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

ART. 8. Celui-ci 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. 9. 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. 3.

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.

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

ART. 10. 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. Toutefois, le Gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 54 kilogr. par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses.

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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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. 13. 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 du concessionnaire.

ART. 14. 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 trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. Le cautionnement de 600,000 francs, déposé par le concessionnaire,

demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués au 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 double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, 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. 16. Le concessionnaire sera déchu 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. 17. 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 ; le 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 du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, 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 chemin 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, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 18. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si le 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. 19. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le 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 du concessionnaire 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 le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 20. 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. 21. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de waggons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 22. Les lois et règlements d'administration générale existants 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. 23. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement 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, comme si le chemin de fer était la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois 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 du 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. 16.

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

ART. 24. 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'ex-

ploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendront exclusivement au concessionnaire

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 25. 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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera, dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, 4,000 francs, dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 4,000 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 aurait été livré à l'exploitation, dans le courant du premier trimestre de chaque année, jusqu'à l'expiration de la concession, une somme de 4,000 francs.

ART. 26. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 27. 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. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire, et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 29. 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 le 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. 30. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; il fera également dresser à ses frais, 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 dressés aux frais du concessionnaire, pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 31. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, 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 arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 32. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé, conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 33. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31 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. 19 seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État

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 mentionnés ci-dessus.

ART. 34. 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, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 35. Le 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 des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

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

Si le 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 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 réductions opérées 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. 36. 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. 37. 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, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 38. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 39. Le concessionnaire sera tenu, 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. 40. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et sur toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

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

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

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

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

ART. 42. Le Gouvernement pourra également, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies du chemin de fer, 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.

Le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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 du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du 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.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 43. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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. 44. 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.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé, les 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'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 45. 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. 46. 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, le 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 le 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 le concessionnaire restera chargé du payement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 47. 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.

ART. 48. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu 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 du 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. 49. 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. 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 ; à cet effet, et sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 23, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le 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. 51. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 52. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne

pourrait en argumenter qu'en tant qu'il en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

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

ART. 53. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les 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. 54. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui 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 l'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 et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 55. Le concessionnaire sera réputé 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. 56. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage ; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui 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. 57. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'il aura éventuellement formée sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être 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 sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 54.

ART. 58. Le gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 59. 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. 60. En cas d'établissement du prolongement de Chimay à la frontière française concédé à titre éventuel, le concessionnaire sera tenu de fournir à ses frais, 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. Il 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. 61. Les frais de surveillance à payer du chef de cet embranchement, en exécution de l'art. 25 ci-dessus, sont fixés à 1,000 francs par an, pendant la durée des travaux d'établissement, et à 200 francs par an, pendant toute la durée de l'exploitation.

ART. 62. L'enregistrement du présent cahier des charges sera fait au droit fixe de fr. 1-70.

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

Bruxelles, le 5 mai 1862.

ÉMILE DU PRÉ.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 3.

Concession 1° d'un chemin de fer de Liège vers Aix-la-Chapelle, 2° d'un chemin de fer de Verviers à la Meuse en aval de Visé.

CONVENTION.

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

Et MM. Saint-Paul de Sinçay, directeur général de la Société de la Vieille-Montagne, domicilié à Angleur; Joseph Forgeur, avocat, et Félix Capitaine, fabricant, domiciliés à Liège, ce dernier représenté par M. Ulysse Capitaine, son fils, suivant pouvoir enregistré et annexé à l'un des doubles de la présente, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les seconds ci-dessus nommés s'engagent à construire et à exploiter, à leurs frais, risques et périls et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention :

1° Un chemin de fer de Liège dans la direction d'Aix-la-Chapelle par Jupille, Herve et Henri-Chapelle jusqu'à la frontière prussienne ;

2° Un chemin de fer de Verviers à la Meuse, en aval de Visé par Dison, Thimister et Daelhem.

Ces deux lignes forment un ensemble indivisible.

ART. 2.

Pour assurer l'exécution de cet engagement, les contractants de deuxième part déposeront, dans la quinzaine, un cautionnement provisoire de cent mille francs et s'obligent à déposer, dans le délai de six mois, à partir de l'octroi de la concession en Prusse, un supplément de cautionnement en espèces ou en obligations des emprunts nationaux, de un million cent mille francs, lesquels, avec les cent mille francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de un million deux cent mille francs, qui restera affecté à la garantie des engagements résultant de la présente convention, ainsi qu'il est disposé à l'art. 15 du cahier des charges précité.

ART. 3.

Les contractants de deuxième part s'obligent en outre à justifier, endéans le

même délai de six mois, de la réalisation du capital nécessaire à la réalisation de l'entreprise, à concurrence de sept millions de francs.

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas déposé dans le délai fixé par l'art. 2, comme aussi si la justification voulue par l'art. 3 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire de cent mille francs déposé par les contractants de deuxième part sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5.

Le contractant de première part s'engage à soumettre à la Législature, dans le courant de la session actuelle, un projet de loi ratifiant la présente convention.

Cette convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire remboursé, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder les chemins de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles arrêtées par les présentes, à moins que, dans le deuxième cas, les contractants de seconde part n'acceptent expressément les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

ART. 6.

Cette convention ne sortira ses effets que pour autant que les contractants de deuxième part obtiennent la concession de la partie dudit chemin de fer à construire sur le territoire prussien.

Si cette concession n'est pas accordée dans un délai de quatre mois, à partir de la date de la loi ratifiant la présente convention pour la partie belge dudit chemin de fer, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue, et le cautionnement déposé sera remboursé; ce délai pourra être prorogé de commun accord.

ART. 7.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de un franc septante centimes.

Fait en double à Bruxelles, le 2 juin 1862.

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

JULES VANDERSTICHELEN.

ULYSSE CAPITAIN.

FORGEUR.

Je, soussigné. Félix Capitaine, industriel à Liège, déclare donner à M. Ulysse Capitaine, mon fils, mandat à l'effet de me représenter en ma qualité de délégué par la Société demanderesse en concession des chemins de fer des plateaux de

Herve, agissant de concert avec MM. Forgeur, avocat, et Saint-Paul de Sinçay, également délégués par la Société susdite ; avec pouvoir d'accepter et de consentir toute convention tendant à obtenir la concession des railways mentionnés plus haut, de contracter et souscrire toutes obligations soit pour constituer les cautionnements qui seront exigés, soit pour céder, en tout ou en partie, nos droits à la concession demandée ; promettant de ratifier, au besoin, tout ce qui aura été fait et conclu par mondit mandataire.

Liège, le 31 mai 1862.

F. CAPITAINE.

Enregistré sans renvoi à Bruxelles, Nord, le 2 juin 1862, vol. 28, fol. 78 v°, c. 3. Reçu en principal et additionnels deux francs vingt centimes.

Le Receveur,

IPPERSEEL.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession 1° d'un chemin de fer de Liège vers Aix-la-Chapelle, 2° d'un chemin de fer de Verviers à la Meuse en aval de Visé.

ART. 1^{er}. Les chemins de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendront leur origine :

1° Celui de Liège vers Aix-la-Chapelle, à Longdoz, contre la station du chemin de fer de Liège à Namur, pour aboutir à la frontière de Prusse, en traversant les communes de Jupille, Herve et Henri-Chapelle;

2° Celui de Verviers à la Meuse, à la station du chemin de fer de l'État à Verviers, pour aboutir au chemin de fer de Liège à Maestricht vis-à-vis de Lixhe, en traversant les communes de Dison, Thimister et Daelhem.

Ils devront être raccordés convenablement avec le chemin de fer de l'État à Verviers, et avec les chemins de fer concédés de Liège à Namur et de Liège à Maestricht, de manière que les voyageurs et les marchandises puissent, au besoin, passer sans transbordement d'un chemin de fer à l'autre.

Indépendamment du prix de location auquel les concessionnaires pourront être tenus pour l'usage de ces stations, ils devront en outre supporter tous les frais et dépenses que nécessiteront les changements à y faire, tels que déplacement et augmentation de voies, excentriques, gares d'évitement et, en général, tous travaux quelconques que le Gouvernement trouvera bon de prescrire pour la bonne et régulière exploitation des diverses lignes.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet desdits chemins de fer.

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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

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

Les concessionnaires sont 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.

Avant de faire mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, ils devront faire parvenir au Gouvernement deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

ART. 5. Les chemins de fer auront 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 Gouvernement déterminerait l'espacement ainsi que la longueur.

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, quand le Gouvernement le jugera nécessaire; cependant, les concessionnaires ne pourront être tenus 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 de chemin de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 50 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 bermes, dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 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 des concessionnaires, 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 des 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. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement des chemins 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. 7. 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 Gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir en travers des chemins de fer concédés.

ART. 8. Ceux-ci seront pourvus de barrières, d'habitations, de loges de gardé et de

tous les accessoires et dépendances nécessaires, pour qu'ils puissent être toujours maintenus, dans toutes leurs parties, en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 9. 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. 3.

Entre les haltes et les stations, les chemins de fer seront de part et d'autre et sur toute leur étendue, clôturés, pour le moins, par une haie vive.

Les concessionnaires seront, en outre, tenus 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. 10. 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 ou du Nord. Toutefois, le Gouvernement 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 solidement fixés aux billes.

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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément les concessionnaires à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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 des concessionnaires, 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 les chemins de fer concédés et leurs dépendances seront acquis au nom de l'État.

ART. 13. 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 des chemins de fer et de leurs dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 14. Les ouvrages de tout genre à exécuter pour l'établissement des chemins de fer seront terminés, et les chemins de fer livrés à l'exploitation, dans un délai de quatre ans, à partir de la date de la concession définitive.

Il est expressément stipulé qu'une activité égale devra être employée dans l'exécution des travaux des deux lignes concédées, que ces lignes devront être complètement termi-

nées à la même époque, et que l'exploitation de la ligne de Liège vers Aix-la-Chapelle ne pourra commencer que simultanément avec la mise en exploitation de la ligne de Verviers à la Meuse.

ART. 15. Le cautionnement de 1,200,000 francs, déposé par les concessionnaires, demeurera affecté à la garantie de leurs engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires, 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 double de la somme à rembourser.

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, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et que les chemins de fer sont pourvus du matériel nécessaire pour qu'ils puissent être exploités avec régularité et sécurité.

ART. 16. Les concessionnaires seront déchus de leurs 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. 17. 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 des chemins de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, 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 exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties des 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, 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. 18. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient 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. 19. Avant qu'aucune partie des chemins de fer concédés puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront 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 des chemins de fer ;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents des concessionnaires 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 les concessionnaires devront l'observer, et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

ART. 20. 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. 21. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 22. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer seront, de plein droit, applicables aux chemins de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 23. 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 les chemins de fer, y compris toutes leurs dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

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

Si, dans les trois mois 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 le cas prévu à l'art. 16.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ART. 24. 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 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 et de garde-voyer.

Art. 25. 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 cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, en premier lieu, 5,000 francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 5,000 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 les chemins de fer auront été livrés à l'exploitation, dans le courant du premier trimestre de chaque année, jusqu'à l'expiration de la concession, une somme de 1,000 francs.

Art. 26. 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. 27. 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. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 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. 29. 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 le chemin de fer.

Art. 30. 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 des chemins de fer et de leurs dépendances ; ils feront également dresser à leurs 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 du 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. 31. Pour indemniser les concessionnaires des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, ils pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir, à leur profit, des droits de péage dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêté de commun accord entre les concessionnaires et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais desdits concessionnaires.

Art. 32. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront

cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation des chemins de fer faisant l'objet de la concession.

Si cependant le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 33. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31 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. 19 seront, en général, les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

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 des concessionnaires.

ART. 34. 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, 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, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

ART. 35. Les concessionnaires pourront 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 des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

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

Si les concessionnaires effectuaient 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 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 réductions opérées 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. 36. 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. 37. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par les chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe des tarifs, tous les moyens de transport en leur possession.

ART. 38. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et les concessionnaires.

ART. 39. Les concessionnaires seront tenus, 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. 40. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue des chemins de fer concédés, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, les concessionnaires pourront être tenus d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

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

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que les concessionnaires aient droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des 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.

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

ART. 42. Le Gouvernement pourra également, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies des chemins de fer, 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 des chemins de fer.

Les concessionnaires mettront 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.

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

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents des concessionnaires 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.

Les concessionnaires pourront attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de leurs chemins de fer, mais ils ne pourront pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 43. Les concessionnaires seront tenus de fournir, à leurs frais, soit dans la

station-frontière, soit sur tel autre point qui leur sera désigné, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Ils devront 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. 44. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement, le long des chemins 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 les chemins de fer concédés.

Les concessionnaires seront tenus de faire prendre ou déposer en passant, par leurs 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. 43. 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 ceux faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ces derniers chemins de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur les chemins de fer concédés, les 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'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 46. 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 les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 47. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient les chemins de fer concédés, 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 des chemins de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 48. 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.

ART. 49. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réqui-

sition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque des chemins de fer concédés, sans qu'ils puissent de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 50. Il ne pourra être établi sur les chemins 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. 51. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien; à cet effet, et sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 23, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne faisaient 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 les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 52. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession des routes et de leur matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

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 pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Ils ne pourront, enfin, baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leurs auraient été donnés verbalement.

ART. 54. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les 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. 55. 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 et autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 56. 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, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de leurs chemins 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. 57. 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 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. 58. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être 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 sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 55.

ART. 59. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter les chemins de fer concédés.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que les chemins de fer auront été exploités pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 3 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 60. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 61. L'enregistrement du présent cahier des charges sera fait au droit fixe de fr. 1-70.

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

Bruxelles, le 31 mai 1862.

J. FORGEUR.

JULES VANDERSTICHELEN.

F. CAPITAINE.

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

N° 6.

Concession d'un chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, vers Terneuzen.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et M. Isidore Deschamps, particulier, à Gand, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le second ci-dessus nommé s'engage, sous la réserve stipulée à l'art. 7 ci-après, à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Terneuzen.

ART. 2.

Pour assurer l'exécution de cet engagement, le contractant de seconde part a déposé un cautionnement de soixante mille francs, qui restera affecté à la garantie de ses obligations, ainsi qu'il est disposé à l'art. 15 du cahier des charges précité.

ART. 3.

Le contractant de deuxième part s'oblige en outre à justifier, dans le délai de six mois à partir de la date de la loi néerlandaise autorisant la concession de la partie dudit chemin de fer à construire sur le territoire des Pays-Bas, de la réalisation du capital nécessaire à la construction et à la mise en exploitation de ce chemin, à concurrence de quatre cent mille francs.

ART. 4.

Si cette justification n'est pas faite dans le délai ci-dessus fixé, la présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement de soixante mille francs déposé sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5.

Le Gouvernement se réserve le droit de proroger ce délai.

ART. 6.

Le contractant de première part s'engage à soumettre à la Législature, dans le

courant de la session actuelle, un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder le chemin de fer précité aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention.

Cette convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement déposé par le contractant de seconde part lui sera remboursé dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans le deuxième cas, que le contractant de deuxième part n'accepte expressément les modifications qui auraient été apportées aux conditions arrêtées.

ART. 7.

Il est entendu que tous les engagements pris dans le présent acte par le contractant de deuxième part sont subordonnés à la condition que la concession de la partie du chemin de fer en question, à construire sur le territoire néerlandais, sera accordée audit contractant par le gouvernement des Pays-Bas.

Dans le cas où cette concession ne serait pas dévolue audit contractant, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi ratifiant la présente convention, la disposition d'annulation formulée à l'art. 6 ci-dessus, serait appliquée et le cautionnement restitué.

Ce délai pourra être prorogé de commun accord.

ART. 8.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe d'un franc septante centimes.

Fait en double à Bruxelles, le 22 mai 1862.

ISIDORE DESCHAMPS.

JULES VANDERSTICHELEN.



CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession d'un chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, vers Terneuzen.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, aura son origine à Gand.

Il partira de la station de l'État, suivra le railway dirigé vers l'Entrepôt, jusqu'au point où ce railway sera raccordé avec la ligne de Gand à Eecloo ; pourra avoir ensuite une partie commune avec ce dernier chemin (y compris le raccordement précité), jusqu'à la station d'Everghem, pour se diriger de là, par Cluysen, Ertvelde et Selzaete, vers un point de la frontière des Pays-Bas à déterminer ultérieurement, de concert entre les deux gouvernements belge et néerlandais.

Les conditions auxquelles auront lieu la communauté du service dans la station de Gand et le passage des trains sur la voie de l'Entrepôt, seront réglées par une convention spéciale à intervenir avant la mise en exploitation de la route, entre le Gouvernement et le concessionnaire. Il est bien entendu que cette convention spéciale, en ce qui concerne la contribution à payer par le concessionnaire, sera établie sur ce principe que toute dépense nouvelle ou supplémentaire résultant pour l'État de l'adjonction du service de la ligne de Gand vers Terneuzen, sera mise à la charge exclusive du concessionnaire de cette ligne.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement 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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

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

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

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

ART. 5. Le chemin de fer sera à une voie ; néanmoins, le concessionnaire aura le droit d'exproprier les terrains nécessaires pour l'établissement d'une seconde voie, s'il se déterminait ultérieurement à établir cette seconde voie, après en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement. L'écartement des rails sera exactement le même que celui du chemin de fer de l'État.

La largeur entre les crêtes extérieures des banquettes sera, au *minimum*, de 4^m,50.

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 bermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties du 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 du 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 des 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 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. 7. 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 Gouvernement.

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

ART. 8. Celui-ci 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. 9. 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. 3.

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.

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

ART. 10. 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. Toutefois, le Gouvernement 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.

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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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. 13. 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 du concessionnaire.

ART. 14. 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 trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

ART. 15. Le cautionnement de 60,000 francs, déposé par le concessionnaire,

demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués au 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 double de la somme à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, 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. 16. Le concessionnaire sera déchu 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. 17. 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 ; le 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 du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, 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 chemin 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, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 18. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si le 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. 19. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le 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 du concessionnaire 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 le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 20. 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. 21. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 22. Les lois et règlements d'administration générale existants 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. 23. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, 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 d'un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement 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, comme si le chemin de fer était la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois 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 du 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. 16.

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

ART. 24. 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 au concessionnaire.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 25. 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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera, dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, 2,000 francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 2,000 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 500 francs.

ART. 26. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est toute d'intérêt public et par suite elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

ART. 27. 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. 28. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 29. 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 le 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. 30. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; il fera également dresser à ses frais, 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 du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration

ART. 31. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, 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 arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 32. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 14, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si cependant le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé, conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 33. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 31 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. 19 seront en général les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

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 du concessionnaire.

ART. 34. 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, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 35. Le 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 halles et des avis insérés dans les journaux.

Le Gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre et sauf autorisation expresse du Gouvernement, aucune espèce de transport ne pourra être effectué à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si le 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 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 réductions opérées 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. 36. 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. 37. 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, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 38. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire; soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 39. Le concessionnaire sera tenu, 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. 40. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

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

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des 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.

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

ART. 42. Le Gouvernement pourra également, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies du chemin de fer, 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.

Le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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 du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du 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.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 43. Le concessionnaire sera tenu de fournir, soit dans la station-frontière, soit sur tel autre point qui sera désigné par le Gouvernement, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Il 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. 44. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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. 45. 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.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé, les 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'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 46. 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. 47. 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, le 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 le 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, le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des gardes-barrières à proposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 48. 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.

ART. 49. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu 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 du 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. 50. 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. 51. 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 de ce qui est stipulé à l'art. 25, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le 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. 52. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le

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

ART. 53. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il 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.

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

ART. 54. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les 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. Toutefois le Gouvernement a le droit de proroger ces délais.

ART. 55. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui 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 et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 56. Le concessionnaire sera réputé 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. 57. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui 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. 58. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société

qu'il aura éventuellement formée sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Elle devra être 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 sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 58.

ART. 59. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer concédé.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. %, et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 60. 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. 61. L'enregistrement du présent cahier des charges sera fait au droit fixe de fr. 1-70.

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

Bruxelles, le 22 mai 1862.

ISIDORE DESCHAMPS.

JULES VANDERSTICHELEN.

N° 7.

Concession d'un chemin de fer de Tongres à Ans, par Glons, avec embranchement, par Herstal, sur Vivegnies-lez-Liège, et d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eyndhoven, par le camp de Beverloo.

CONVENTION.

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

Et MM. F. De Bruyne et Louis Houtain, à Liège, et Ed. Delwart, à Gand, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

MM. De Bruyne, Houtain et Delwart s'obligent à construire et à exploiter, à leurs frais, risques et périls, et aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé :

a. Un chemin de fer de Tongres à Ans, passant par Glons, avec :

1° Un embranchement se dirigeant sur Liège et passant par Herstal et le faubourg de Vivegnies ;

Et 2° un embranchement vers les houillères du nord de Liège.

L'établissement du premier de ces embranchements est obligatoire ; celui du second est facultatif.

b. Un chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eyndhoven, par le camp de Beverloo.

ART. 2.

L'art. 4, § a, de la loi du 20 décembre 1851 autorisant le Gouvernement à accorder une garantie d'un *minimum* d'intérêt annuel de 4 p. % sur un capital d'un million de francs, pour la construction d'un chemin de fer de Fexhe ou d'Ans à Tongres, il est convenu que cette garantie est attribuée aux concessionnaires avec application spéciale à la section de la ligne de Tongres à Ans, comprise entre Tongres et Glons, et ce, pour former l'intérêt de 4 p. % de la partie du capital social affecté à cette section du chemin de fer, laquelle est présumée s'élever à ladite somme d'un million de francs.

Pour déterminer le produit net de la section de chemin de fer de Tongres à Glons, on établira d'abord les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire

effectuées annuellement sur la totalité des chemins de fer et embranchements désignés ci-dessus, et on répartira cette dépense sur les sections non garanties et sur la section à laquelle une garantie est affectée, au *prorata* de la longueur de chacune de ces deux catégories. On établira ensuite la totalité de la recette brute de la ligne de Tongres à Ans, et des deux embranchements de cette ligne, et on répartira également cette recette sur la partie garantie et sur celle non garantie de cette ligne, au *prorata* de la longueur de chacune de ces parties.

Le Gouvernement n'aura pas à intervenir dans le résultat financier des autres parties de chemins de fer ci-dessus désignées.

La garantie de *minimum* d'intérêt, dont il vient d'être question, 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 de Tongres à Ans.

La garantie cesserait ses effets, de plein droit, si l'embranchement vers Liège, par Herstal et le faubourg de Vivegnies, n'était pas achevé dans le délai prescrit par le cahier des charges ;

2° Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire, 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 des concessionnaires ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien ne seront compris ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements des 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 livre du compte des recettes et dépenses, arrêté comme il est dit ci-dessus.

Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer ou de parfaire aux concessionnaires une somme excédant 40,000 francs.

4° Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. $\frac{1}{2}$ d'un capital de un million, admis au point de vue de la garantie d'un *minimum* d'intérêt pour frais de construction de la section de Tongres à Glons, 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.

Pour assurer l'exécution des engagements ci-dessus les contractants de seconde part ont déposé aujourd'hui un cautionnement provisoire de cent mille francs, et s'obligent à déposer :

1° Dans un délai de six mois, à partir de la date de la loi homologuant la présente convention un cautionnement supplémentaire de cent vingt-cinq mille francs,

lesquels, avec les cent mille francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de deux cent vingt-cinq mille francs, qui restera spécialement affecté à titre de garantie de la concession de la ligne de Tongres à Ans et de l'embranchement obligatoire vers Liège, par Herstal et le faubourg de Vivegnies ;

2° Dans le délai de six mois, à partir de la date de la décision éventuelle du gouvernement néerlandais autorisant l'établissement d'une voie ferrée destinée à raccorder la ligne de Hasselt à la frontière des Pays-Bas aux chemins de fer néerlandais, un cautionnement définitif de trois cent soixante-quinze mille francs, qui restera affecté à titre de garantie de la concession de ladite ligne de Hasselt à la frontière des Pays-Bas.

ART. 4.

Les contractants de seconde part s'obligent en outre à justifier, dans les délais indiqués à l'article qui précède, de la réalisation d'une partie des capitaux nécessaires pour mettre la concession à fruit, savoir :

Pour la ligne de Tongres à Ans et de ses embranchements, à concurrence d'une somme de un million de francs, et pour la ligne de Hasselt vers Eyndhoven, à concurrence de la somme de un million cinq cent mille francs.

ART. 5.

Si le supplément de cautionnement fixé au 1° de l'art. 5 n'était pas déposé dans le délai déterminé, comme aussi si la justification de la réalisation de la partie du capital désigné à l'article qui précède pour la ligne de Tongres à Ans, n'était pas faite dans le même délai, la présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement provisoire de cent mille francs déposé par les contractants de seconde part sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 6.

Le Ministre des Travaux Publics s'oblige à présenter aux Chambres législatives un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder aux clauses et conditions du cahier des charges prémentionné, les voies ferrées ci-dessus indiquées, et, en cas d'adoption de ce projet de loi, à soumettre à la sanction du Roi un projet d'arrêté octroyant la concession.

ART. 7.

La présente convention sera considérée comme non avenue, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le Gouvernement à concéder les chemins 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, les contractants d'autre part ne consentent à ce qu'elle sorte ses effets, nonobstant les modifications qui auraient été apportées au cahier des charges.

ART. 8.

Les engagements en ce qui concerne la ligne de Hasselt à la frontière néerlandaise ne sortiront leurs effets que pour autant que le gouvernement des Pays-Bas, décrète la construction d'un chemin de fer destiné à raccorder cette ligne aux railways néerlandais.

Si cette construction n'était pas décrétée dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi ratifiant la présente convention, l'engagement, en ce qui concerne la construction de la susdite ligne de Hasselt à la frontière néerlandaise, sera considérée comme non avenue.

Ce délai de six mois pourra être prorogé de commun accord.

Fait en double, à Bruxelles, le 7 juin 1862.

E. DELWART.

JULES VANDERSTICHELEN.

DE BROUYNE.

LOUIS HOUTAIN.

CAHIER DES CHARGES CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession d'un chemin de fer de Tongres à Ans, par Glons, avec embranchement, par Herstal, sur Vivegnies-lez-Liège, et d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eyndhoven, par le camp de Beverloo.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer, dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, est divisé en deux lignes :

La première ligne prendra son origine à Tongres, au chemin de fer de Tongres vers Bilsen, et aboutira à Ans, au chemin de fer de l'État, en passant par Glons. Cette ligne aura deux embranchements : le premier, partant d'un point à désigner ultérieurement, se dirigera sur Liège, en passant par Herstal et le faubourg de Vivegnies ; le second embranchement se dirigera vers les houillères du nord de Liège.

L'établissement de ce dernier embranchement est facultatif.

La seconde ligne prendra son origine à Hasselt, au chemin de fer de Hasselt vers Maestricht, et aboutira à la frontière néerlandaise, dans la direction d'Eyndhoven, en passant par le camp de Beverloo, à un point à désigner ultérieurement.

Les voies devront être convenablement raccordées avec la station de l'État à Ans, la station de Tongres et la station de Hasselt, de manière que les transports puissent s'effectuer sans transbordement, depuis Ans jusqu'à la frontière des Pays-Bas.

Les concessionnaires pourront prendre, avec les sociétés de Tongres à Bilsen et de Hasselt à Maestricht, les arrangements nécessaires pour la communauté des stations.

Les conditions auxquelles aura lieu le service de la ligne d'Ans vers Eindhoven, dans la station de l'État à Ans, seront réglées par une convention spéciale à intervenir avant la mise en exploitation.

Il est entendu que toute dépense qui résulterait pour l'État de l'adjonction de ce service dans la station d'Ans, sera exclusivement supportée par les concessionnaires.

ART. 2. Dans les trois mois de l'arrêté octroyant la concession, les concessionnaires soumettront 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, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet des chemins 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 tit. 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

en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée , et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Ministre des Travaux Publics 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 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.

Les concessionnaires sont 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.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, ils devront 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'espace ainsi que la longueur.

En tout 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 les concessionnaires ne pourront être tenus 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 50 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 gargonilles 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 bermes 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 50 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 des concessionnaires, 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 des 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. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront 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. 7. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autres, 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 en travers le chemin de fer.

ART. 8. Le chemin de fer sera pourvu de barrières, d'habitations et 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. 9. Le Ministre des Travaux Publics se réserve le droit, pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter par ou aux frais des concessionnaires, 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. 10. 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. 3.

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

Les concessionnaires seront en outre tenus d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, une clôture provisoire en lattis ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 11. 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. Toutefois le Département des Travaux Publics pourra autoriser l'emploi des 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 solidement aux billes.

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 les concessionnaires à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 12. 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. 13. 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 des concessionnaires, 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. 14. 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 des chemins de fer et de leurs dépendances seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 15. Les travaux de la ligne de Tongres à Ans, seront achevés dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date de la loi homologuant la présente convention.

Les travaux de la section vers Liège, par Herstal et le faubourg de Vivegnies, seront commencés, au plus tard, avant l'expiration de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne de Tongres à Ans, et seront achevés dans un délai de dix-huit mois.

Les travaux de la ligne de Hasselt à Eindhoven seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de la date de l'octroi de la concession définitive.

ART. 16. Le cautionnement de 225,000 francs, spécialement affecté à titre de garantie de la concession de la ligne de Tongres à Ans, et de son embranchement obligatoire, et celui de 375,000 francs, spécialement affecté à titre de garantie de la concession de la ligne de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, seront remboursés séparément comme suit : trois quarts en trois termes égaux, à mesure qu'il aura été constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécutés des travaux pour l'établissement de l'une ou de l'autre de ces lignes, pour une valeur double de la somme à restituer.

Le dernier quart 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, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et que les chemins de fer sont pourvus du matériel nécessaire pour qu'ils puissent être exploités avec régularité et sécurité.

ART. 17. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention en date du 7 de ce mois et 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. 18. 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. Les concessionnaires devront 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 des concessionnaires évincés, 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 exécutés, 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, ou dont il n'aurait pas encore 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 les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont 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 :

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 des concessionnaires 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 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 l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

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

ART. 23. 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. 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 ce sujet, le Département des Travaux Publics 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 plus à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le Département des Travaux Publics 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.

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 des concessionnaires, plus les 10 p. % en sus dont il est fait mention ci-dessus, les concessionnaires seraient déchus de leurs droits comme dans le cas prévu à l'art. 17.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ART. 25. 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 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 et de garde-voyer.

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 cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet,

en premier lieu, 1,500 francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également 1,500 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 500 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 convenir.

ART. 29. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 de charges, le Département des Travaux Publics pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office si ces derniers demeureraient en défaut de les faire démolir et reconstruire 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 le chemin 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, 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 dressés aux frais des concessionnaires, pour être déposés dans les archives de l'administration.

ART. 32. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires, pourront, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit des droits de péage, dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêtés de commun accord entre les concessionnaires et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais des concessionnaires.

Pour le parcours de Tongres à Hasselt, par Bilsen, et *vice versa*, la taxe ne se

percevra que sur une distance égale à celle de la longueur de la route de l'État de deuxième classe de Tongres à Hasselt.

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. 13, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer. Si ce délai était prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai substitué à celui fixé par l'art. 13.

ART. 34. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 52 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. 20 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 des sociétés concessionnaires.

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, 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, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

La traction se fera par locomotives.

Si les concessionnaires reprenaient, pour leur compte, l'exploitation de la ligne de Tongres à Bilsen, les dispositions du troisième paragraphe de l'art. 36 du cahier des charges de ce chemin de fer cesseraient leur effet.

ART. 37. Les concessionnaires pourront 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 les concessionnaires effectuaient 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. 58. 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. 59. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par les chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, les concessionnaires seraient tenus 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 les concessionnaires.

ART. 41. Les concessionnaires seront tenus, 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. 42. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et sur toute l'étendue des chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches, et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, les concessionnaires pourront être tenus d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 43. Les concessionnaires seront tenus 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 les concessionnaires aient 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 ou haltes.

Les concessionnaires devront, 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. 44. Le Gouvernement pourra également, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies des chemins de fer concédés, 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 des chemins de fer.

Les concessionnaires mettront à la disposition de l'administration, dans les sta-

tions qu'elle désignera, des terrains propres à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir les bureaux télégraphiques et leur matériel.

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

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents des concessionnaires devront rattacher provisoirement les bouts séparés, en se conformant provisoirement 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.

Les concessionnaires pourront attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de leurs chemins de fer, mais ils ne pourront pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 45. Les concessionnaires seront tenus de fournir, soit à la station frontière, soit sur tel autre point qui sera désigné par le Gouvernement, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Ils devront obtenir 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. 46. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement, le long des chemins 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 les chemins de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire prendre ou déposer en passant, par leurs 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. 47. 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 les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 48. Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur les chemins de fer concédés 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'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 49. 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 les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

ART. 50. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient les chemins de fer concédés, 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 des chemins de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 51. 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 telles mesures d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent, de ce chef, réclamer une indemnité quelconque.

ART. 52. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourra faire démonter ou démolir d'office et aux frais desdits concessionnaires toute partie quelconque de leurs chemins de fer, sans qu'ils puissent, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 53. Il ne pourra être établi sur les chemins de fer concédés, 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. 54. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 24, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne faisaient 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 les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 55. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession des routes et de leur matériel, tels qu'ils existeront à cette époque.

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

ART. 56. 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 pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou au plus tard dans les trente jours suivants.

Ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

ART. 57. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur 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. 58. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant de l'administration. Ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie 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 et autres documents adressés aux concessionnaires ou remis au domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 59. 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 tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation des chemins 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. 60. 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. 61. 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 les statuts auront été approuvés par le Gouvernement, la société anonyme sera substituée aux droits et obligations des concessionnaires, comme si la concession lui avait été faite directement.

ART. 62. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins des fer et de leurs 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 et dix centimes) en principal.

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

Bruxelles, le 7 juin 1862.

LOUIS HOUTAIN.

JULES VANDERSTICHELEN.

E. DELWART.

DE BRUYN.

(109)

N° 8.

Concession d'un chemin de fer de Liège vers le chemin de fer du Grand Luxembourg, par la vallée de l'Ourthe.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics,

Et la Grande Compagnie du Luxembourg, représentée par M. B. B. Reed, administrateur délégué,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}.

La Grande Compagnie du Luxembourg s'oblige à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, un chemin de fer de Liège au chemin de fer du Luxembourg, par la vallée de l'Ourthe, passant par ou près de Marche.

ART. 2.

Ce chemin de fer devra être entièrement achevé et livré à l'exploitation sur tout son parcours, au plus tard, dans le délai de trois ans et demi, qui courra à partir du jour de l'approbation, par le Gouvernement, des plans du tracé et du profil longitudinal dont il est parlé à l'art. 3 du cahier des charges.

ART. 3.

La Grande Compagnie du Luxembourg s'oblige, en outre, à terminer, au plus tard, dans le même délai de trois ans et demi, et à mettre en exploitation, l'embranchement de Bastogne à sa ligne principale de Namur à Arlon.

Ledit embranchement pourra se raccorder à la ligne principale, soit à la station de Longlier, soit à celle de Recogne, soit enfin à, un point intermédiaire entre ces deux stations, et devra aboutir à ou près de Bastogne, de façon à faciliter le plus possible son extension vers l'Allemagne.

ART. 4.

Pour faciliter à la Compagnie contractante l'exécution de ses obligations, en ce qui concerne la ligne dite de l'Ourthe, le Gouvernement accepte l'offre faite par

cette Compagnie de transférer sur cette ligne, la garantie d'un intérêt annuel de huit cent mille francs, dont elle jouit sur la ligne de Namur à Arlon, à la condition que cette garantie cessera d'avoir ses effets sur cette dernière ligne.

ART. 5.

Il est en outre expressément convenu avec la Grande Compagnie du Luxembourg, qu'après l'achèvement et la mise en exploitation de la ligne de la frontière grand-ducale vers Spa, ou tout autre point à déterminer, ligne dont la concession a été octroyée à la société Guillaume-Luxembourg, la garantie de huit cent mille francs deviendra commune aux deux lignes et leur sera acquise pour parfaire un produit net et confondu pour les deux lignes, de seize cent mille francs.

La convention ayant pour objet le règlement entre les deux compagnies de la garantie du Gouvernement, ne pourra, dans aucun cas, apporter vis-à-vis de l'État aucune novation dans le système de garantie de l'État qui s'applique d'une façon indivisible aux deux lignes dans les conditions déterminées aux présentes.

ART. 6.

Quel que soit le capital effectif de premier établissement et quelle que soit la recette nette de l'exploitation des deux lignes réunies, l'État ne peut être tenu en aucun cas, à payer, du chef de sa garantie, une somme annuelle supérieure à huit cent mille francs.

ART. 7.

La ligne dite : de l'Ourthe, pourra être livrée à l'exploitation par sections successives. Ce cas échéant, la garantie de huit cent mille francs est, transitoirement, et jusqu'à la mise en exploitation de la ligne de Spa seulement, affectée en totalité à ladite ligne de l'Ourthe et courra partiellement, au profit de chaque section livrée à l'exploitation, au *prorata* de la longueur de cette section.

ART. 8.

Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire, sera arrêté de concert entre le Gouvernement et la Compagnie concessionnaire au 31 décembre de chaque année.

Ladite Compagnie s'engage à tenir des comptes spéciaux des recettes et des dépenses de la ligne de l'Ourthe, de manière à éviter toute confusion avec les recettes et les dépenses des autres lignes qu'elle exploite, et à se conformer aux instructions spéciales que le Gouvernement pourrait lui donner à l'égard de la tenue de ces comptes.

Il est convenu que dans les frais d'entretien ordinaire, ne seront pas comprises les dépenses pour réfection totale ou partielle de la voie, ni celles pour augmentation du matériel roulant, ni celles enfin résultant de travaux neufs.

ART. 9.

La garantie de cent mille francs qui a été affectée par l'art. 7 de la convention

du 13 janvier 1852, aux embranchements vers l'Ourthe et vers Bastogne, est attribuée, jusqu'à concurrence de soixante dix mille francs, à l'embranchement de Bastogne, et ce pour parfaire un produit net de pareille somme, sans que dans aucun cas la somme à payer du chef de cette garantie puisse dépasser soixante dix mille francs, quel que soit d'ailleurs le capital d'établissement de l'embranchement de Bastogne. Le décompte de cette garantie s'établira conformément aux prescriptions de l'art. 8.

ART. 10.

L'application des bases fixées par la présente convention, réglera invariablement les droits de la Compagnie concessionnaire quant à la garantie ; aucune autre réclamation ne pourra, sous aucun prétexte, être formée de ce chef à charge de l'État.

ART. 11.

Le Gouvernement aura le droit, à toute époque, de faire opérer par l'examen des livres de comptabilité de la Compagnie et par telles inspections qu'il jugera nécessaire, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans les recettes et les dépenses d'exploitation.

ART. 12.

Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation présenterait un excédant supérieur à deux millions quatre cent cinquante mille francs, pour les lignes de l'Ourthe et de Spa réunies, et à cent quarante mille francs, pour l'embranchement de Bastogne, le montant de l'excédant serait versé dans les caisses du Trésor, jusqu'à concurrence des sommes payées par l'État pendant les années antérieures, à titre de ses garanties.

Il est toutefois entendu, en ce qui concerne les excédants qui pourront provenir des lignes dites de l'Ourthe et de Spa, que la Grande Compagnie du Luxembourg ne pourra jamais être tenue à rendre pour sa part dans les restitutions à faire à l'État, plus que le montant de ce qu'elle aura elle-même reçu pour sa part dans les subsides de l'État.

ART. 13.

La garantie de produit net est accordée pour un terme de cinquante ans, à partir de la date de la mise en exploitation de la totalité des lignes concédées, tant à la Grande Compagnie du Luxembourg qu'à la Société Guillaume-Luxembourg. A l'expiration du terme de cinquante ans, l'intervention de ce chef du Gouvernement cessera de plein droit.

ART. 14.

Sauf les seules dérogations résultant des présentes conventions, les dispositions du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Luxembourg, annexé à la convention du 13 février 1846, ainsi que les conditions exprimées dans la convention du 7 septembre 1855, restent en vigueur à l'égard de tout ce qui est

antérieur à la concession de la ligne dite de l'Ourthe, notamment en ce qui concerne le droit de préférence assuré à la Grande Compagnie du Luxembourg par l'art. 47 du prédit cahier des charges.

ART. 15.

La Compagnie contractante renonce à la perpétuité de sa concession du canal de l'Ourthe.

Il est substitué à cette concession perpétuelle une concession limitée, laquelle prendra fin avec la concession des chemins de fer faisant l'objet du présent contrat.

La susdite Compagnie consent également à l'abaissement du taux des péages sur le canal de l'Ourthe, tels qu'ils ont été fixés par l'art. 7 de l'arrêté royal du 1^{er} juillet 1827.

Il est stipulé, qu'à dater de la promulgation de la loi ratifiant la présente convention, les droits de navigation seront fixés par tonneau de mille kilogrammes et par distance de 5,000 mètres, à raison de neuf centimes à charge et de trois centimes à vide.

Des abaissements ultérieurs pourront être opérés par la Compagnie concessionnaire.

En retour de ces avantages, la Compagnie concessionnaire est exonérée de l'obligation de poursuivre la canalisation de l'Ourthe au-delà de Comblain-au-Pont. Jusqu'à ce point, la rivière canalisée sera tenu en bon état d'entretien, conformément aux stipulations des anciennes conventions entre l'État et la Compagnie concessionnaire.

La partie de l'Ourthe, en amont de Comblain-au-pont, fera retour au domaine public. La Compagnie n'aura plus aucune charge à supporter en ce qui concerne cette partie, comme elle n'aura plus aussi aucun droit à y exercer, si ce n'est pourtant que la Compagnie conserve, pour toute la durée de sa concession, la faculté de canaliser la rivière de l'Ourthe au delà de Comblain-au-pont, jusqu'à Barvaux et la Roche. Toutefois, pour le cas où le Gouvernement se déciderait à faire canaliser cette partie de l'Ourthe aux frais de l'État ou à concéder cette canalisation, la Grande Compagnie du Luxembourg sera tenue de déclarer, dans un délai de trois mois, à partir de la notification qui lui sera faite des intentions du Gouvernement, si elle entend ou non user de la faculté qui lui est accordée; en cas d'affirmative elle sera tenue de terminer les travaux conformément aux plans à approuver par le Gouvernement, et dans le délai à fixer par lui.

ART. 16.

Pour assurer l'exécution des engagements qui précèdent, la Grande Compagnie du Luxembourg déposera, dans les trois jours de la ratification des présentes, un cautionnement provisoire de cent mille francs, et s'oblige à verser, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant le Gouvernement à octroyer la concession, un supplément de cautionnement, en espèces ou en obligations des emprunts nationaux, de neuf cent mille francs, lesquels, avec les cent mille francs

déposés, formeront le cautionnement définitif de un million de francs dont il sera disposé comme il est dit à l'art. 15 du cahier des charges.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas versé dans le délai prescrit, la présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de cent mille francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 17.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature, un projet de loi ratifiant la présente convention. Celle-ci sera considérée comme nulle et non avenue dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait point le Gouvernement à concéder les chemins de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans ce dernier cas, que les modifications qui seraient apportées ne soient acceptées par le concessionnaire.

En ce qui concerne la Grande Compagnie du Luxembourg, la présente convention est faite sous la réserve de son approbation par le conseil d'administration, alors qu'il sera dûment autorisé par l'assemblée générale des actionnaires, qui devra être convoquée à cet effet dans le plus bref délai possible.

ART. 18.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe d'un franc soixante-dix centimes en principal.

Fait double, à Bruxelles, le vingt-sept juin mil huit cent soixante-deux.

Approuvé :

B. B. REED,

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession d'un chemin de fer de Liège, par la vallée de l'Ourthe, au chemin de fer du Luxembourg.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer de Liège au chemin de fer du Luxembourg, pourra prendre son origine au chemin de fer de l'État, soit à la station de Chenée, soit à un point entre cette station et celle des Guillemins; il suivra la vallée de l'Ourthe, passera par ou près de Marche et aboutira au chemin de fer du Luxembourg, soit à la station d'Aye, soit à un point pris entre cette station et celle de Jemelle.

La compagnie concessionnaire aura la faculté de faire circuler ses convois sur le chemin de fer de l'État, depuis le point de départ de la ligne concédée jusque dans la station des Guillemins.

Les conditions auxquelles auront lieu la communauté de service dans la station des Guillemins et le passage des trains sur les voies de l'État, seront réglées par une convention spéciale à intervenir, avant la mise en exploitation de la nouvelle ligne, entre le Gouvernement et le concessionnaire.

Il est entendu que toute dépense résultant pour l'État de l'adjonction du service de cette ligne dans la station des Guillemins, et du parcours des trains sur les voies de l'État, devra être remboursée par la compagnie concessionnaire.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal dudit chemin de fer et de l'embranchement de Bastogne.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet de ces mêmes chemins de fer et embranchement.

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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

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

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

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

ART. 5. Les chemins de fer auront une largeur de 8 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 2 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 Gouvernement déterminerait l'espace ainsi que la longueur.

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, lorsque l'activité de la circulation en aura fait reconnaître la nécessité.

Les parties des chemins de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de 50 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, le Gouvernement aura le droit d'exiger, s'il y a lieu, l'établissement de bermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 50 centimètres le long des fossés des parties des chemins de fer concédés 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 du 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 des 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 concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement des chemins de fer concédés 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 7. 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 Gouvernement

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau à établir en travers des chemins de fer.

ART. 8. Ceux-ci seront pourvus de barrières, d'habitations, de loges de garde et de tous les accessoires et dépendances nécessaires, pour qu'ils puissent être toujours maintenus dans toutes leurs parties, en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

ART. 9. 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, les chemins de fer seront, de part et d'autre et sur toute leur étendue, clôturés, pour le moins, par une haie vive.

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

ART. 10. 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; la Compagnie concessionnaire pourra néanmoins employer des billes d'une autre essence, convenablement préparées.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par de éclisses et solidement fixés aux billes.

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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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 les chemins de fer et leurs dépendances, seront acquis au nom de l'État.

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 des chemins de fer et de leurs dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge du concessionnaire.

ART. 13. Trois cinquièmes du cautionnement, déposé aux termes de l'art. 16 de la convention de ce jour, seront restitués au concessionnaire en trois termes égaux, au fur et à mesure qu'il aura été constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux, pour une valeur double du tiers à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus jusqu'à la mise en exploitation de la totalité de la ligne, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte.

ART. 14. Le concessionnaire sera déchu 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. 15. 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; le 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 du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, 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 chemin 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, seraient acquis à l'État, sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 16. Les art. 14 et 15 ne seront pas applicables si le 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. 17. Avant qu'aucune partie des chemins de fer concédés puisse être livrée à l'exploitation, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Départe-

ment des Travaux Publics, un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés, et 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 des chemins de fer.

ART. 18. 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. 19. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 20. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des chemins de fer, seront, de plein droit, applicables aux chemins de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

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

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

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement 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, comme si les chemins de fer étaient la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois 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 du 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. 14.

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

ART. 22. 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 au concessionnaire.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concession-

naire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 23. 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 du concessionnaire.

A cet effet, celui-ci versera pendant toute la durée des travaux de construction, dans la caisse qui lui sera indiquée, une redevance annuelle de 3,000 francs.

La première annuité sera versée dans les trois mois à partir de la date de la concession définitive.

Il ne sera plus rien payé, pendant toute la durée de la concession, en sus des sommes auxquelles la Compagnie concessionnaire est déjà tenue en exécution des conventions relatives à la concession du chemin de fer du Luxembourg.

ART. 24. La surveillance à exercer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est tout 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 de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir.

ART. 26. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire, et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

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, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre le 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. 28. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties des chemins de fer concédés et de leurs dépendances ; il 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 du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 29. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, 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 arrêtés de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

Par modification aux conventions existantes, il sera loisible à la Grande Compagnie du Luxembourg d'appliquer les mêmes tarifs à l'ensemble de son exploitation.

Art. 30. Les quatre-vingt-dix ans, dont il est parlé à l'article qui précède, prendront cours à partir de la mise en exploitation de chaque ligne complète.

Art. 31. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 29 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Ces bases sont :

Voyageurs.

		Prix par kilomètre.	Minima de taxes.
Trains express,	1 ^{re} classe	» 10	1 »
—	2 ^e classe	» 07 1/2	» 50
Trains ordinaires,	1 ^{re} classe	» 08	» 80
—	2 ^e classe	» 06	» 30
—	3 ^e classe	» 04	» 20

Bagages.

Bagages. 0.06 par 100 kilogrammes et par kilomètre, avec un *minimum* de taxe de 50 centimes.

Marchandises.

Grande vitesse. Tarif n° 1. Transports à toute distance, frais accessoires compris :

Colis de 0 à 2 kilogrammes	fr. » 50
— de plus de 2 à 5 kilogrammes	» 75
— de plus de 5 à 10 —	1 »
Au delà de 10 kilogrammes par 10 kilomètres.	» 10

Service accéléré. Tarif n° 2. Expéditions du poids de 10 à 300 kilogrammes :

Frais fixes, chargement, déchargement, remise à domicile, par 10 kilogrammes	fr. » 05
Frais variables, par 10 kilogrammes et par demi-myriamètre	» 01
<i>Minimum</i> de taxe, frais accessoires compris	1 »

Petite vitesse. Tarif n° 3.

Les transports à petite vitesse sont divisés en trois classes, suivant tableau de classification annexé au présent cahier des charges.

Les prix sont établis comme suit :

	Frais fixes par 1,000 kilogr.	Frais variables par 1,000 kilogr. et par 1/2 myriamètre.
1 ^{re} classe	1 »	» 50
2 ^e classe	1 »	» 40
3 ^e classe	1 »	» 30

Minima de taxes, 1^{re} classe. Prix de 500 kilogrammes au tarif n° 2, frais de chargement, de déchargement et de remise à domicile compris.

2^e classe, à raison d'une charge complète de 4,000 kilogrammes.

3^e classe, à raison d'une charge complète de 5,000 kilogrammes.

Au delà de ces *minima*, les taxes sont calculées de 100 en 100 kilogrammes.

Finances, tarif n° 4 :

Par 1,000 francs, taxe uniforme à toute distance fr. 0 80
frais accessoires et remise à domicile compris.

Équipages, tarif n° 5 :

Frais fixes, par voiture 6 »

Frais variables, par voiture et par demi-myriamètre 3 »

Chevaux et bestiaux. Tarif n° 6.

Grande vitesse, par wagon :

Frais fixes, par wagon fr. 6 »

Frais variables, par wagon et par demi-myriamètre 2 »

Petite vitesse.

1^{re} catégorie. Un cheval, — un ou deux bœufs, vaches ou ânes, — un à cinq pores ou veaux, — un à dix moutons :

Frais fixes, par expédition fr. 3 »

Frais variables, par demi-myriamètre » 60

2^e catégorie. Deux chevaux, — trois ou quatre bœufs, vaches ou ânes, — six à dix pores ou veaux, — onze à vingt moutons :

Frais fixes, par expédition fr. 4 80

Frais variables, par demi-myriamètre » 90

3^e catégorie. Trois chevaux, — un wagon de gros ou de petit bétail :

Frais fixes, par wagon fr. 6 »

Frais variables, par wagon et par demi-myriamètre 1 20

Frais accessoires.

Enregistrement au départ, par expédition (obligatoire)

Prise à domicile, par expédition et par unités indivisibles de 100 kilog. ou de 1,000 francs

Remise à domicile, par expédition et par unités indivisibles de 100 kilog. ou de 1,000 francs

Chargement et déchargement, par 100 kilog.

GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE. MARCHANDISES.	FINANCES.	ÉQUIPAGES, chevaux et bestiaux.
PETITS PAQUETS.	Articles DE MESSAGERIES.			
»	»	» 20	»	» 20
» 15	» 15	» 15	» 15	»
»	»	» 20	»	»
»	»	» 40	»	»

Si les bases qui précèdent venaient à être majorées, la Grande Compagnie du Luxembourg aura le droit d'appliquer à ses tarifs les majorations apportées aux tarifs de l'État.

Il ne pourra être perçu qu'un seul droit fixe pour les transports qui parcourront les diverses lignes concédées à la Grande Compagnie du Luxembourg.

ART. 32. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 33. Le concessionnaire pourra effectuer tous les 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 sans exception dans les mêmes conditions.

ART. 34. 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. 35. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par les chemins de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 36. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 37. Le concessionnaire sera tenu, 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. 38. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

ART. 39. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des 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.

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

ART. 40. Le Gouvernement pourra également, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies des chemins de fer concédés, 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 desdits chemins de fer.

Le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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 du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du 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.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de ses chemins de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 41. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, autoriser l'établissement, le long des chemins 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.

Le concessionnaire sera tenu 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. 42. 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 ceux faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que le concessionnaire de ces derniers chemins 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.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur les chemins de fer concédés, les 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'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 43. 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. 44. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication qui traverseraient les chemins de fer concédés, le 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 le concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation des chemins de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 45. 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.

ART. 46. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu 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 du concessionnaire, toute partie quelconque des chemins de fer concédés, sans qu'il puisse, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 47. Il ne pourra être établi sur les chemins de fer concédés, 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. 48. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, les chemins de fer et leurs dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 21, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le 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 les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

ART. 49. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession

des chemins de fer concédés et de leur matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 50. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il 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.

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

ART. 51. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les 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. 52. Les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration, seront transmis par la voie de correspondance administrative au siège de la Compagnie concessionnaire, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise audit siège 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 au concessionnaire ou remis au siège de la Compagnie concessionnaire, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 53. Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et 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 des chemins de fer concédés 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. 54. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui 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. 55. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que ce chemin de fer aura

été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

Art. 56. 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.

Fait en double, pour être annexé à la convention de ce jour, à Bruxelles, le 27 juin 1862.

Approuvé.

B. B. REED.

JULES VANDERSTICHELEN.

Annexe au cahier des charges de la concession d'un chemin de fer de Liège vers le chemin de fer du Grand-Luxembourg, par la vallée de l'Ourthe.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

PREMIÈRE CLASSE.

La première classe comprend toutes les marchandises non désignées dans les deux autres classes.

DEUXIÈME CLASSE

Alquifoux. — Alun. — Antimoine cru et régule. — Ardoises ordinaires. — Argile et terres plastiques emballées ou bâchées. — Asphalte. — Avoine. — Bandages de roues. — Betteraves. — Billes en fer ou en bois. — Bitume. — Blanc de céruse, de zinc ou de krems. — Blanc de Meudon ou de Troyes. — Blés. — Bois de construction ou de chauffage. — Bois de fusils brut. — Bois de houillères. — Bois de menuiserie ou d'ébénisterie en blocs ou en planches. — Boulons. — Bouteilles vides. — Bouts de corne brute. — Brai. — Bronze brut. — Bruyères (plantes). — Carbonate de potasse. — Carreaux en pierres ou en terre cuite. — Carottes. — Castine moulue. — Cendres de bois. — Cendres de plomb. — Céréales. — Céruse. — Chaînes en fer. — Chaux en barils ou bâchée. — Chevilles. — Chevrons. — Chiffons et drilles. — China-clay en barils ou bâchée. — Ciment. — Clavettes pour rails. — Clous. — Coins en bois. — Cordages vieux. — Corne brute. — Cornues en terre. — Couperose. — Coussinets. — Craie. — Crampons. — Cristaux de soude ou de potasse. — Cuivre brut en lingots ou en planches. — Dalles. — Déchets de coton, de lin ou de laine. — Déchets de métaux communs. — Dégras de peaux. — Drilles. — Douves. — Drèches. — Éclisses. — Écorces à tan. — Émeri. — Engrais non dénommés à la 5^e classe. — Épeautre. — Escourgeon. — Étoupes. — Fagots. — Farines en général. — Fécules indigènes. — Fers en barres, en bottes, battus, laminés ou étirés. — Fers dégrossis ou ébauchés pour charrues, soes. — Fers en tôles. — Fèves et féveroles. — Fils de fer ordinaires ou galvanisés. — Foin en bottes. — Froment. — Galène. — Glands. — Graines fouragères ou oléagineuses. — Grains. — Graphite. — Gruau. — Guano. — Gypse (engrais). — Haricots secs. — Kaolin emballé ou bâché. — Laiton en saumons ou en lingots. — Lattes en bois. — Légumes secs. — Lentilles. — Limaille de cuivre ou de laiton. — Litharge. — Locomotives montées. — Madriers en bois. — Maïs. — Manganèse. — Marbres en blocs ou en tranches scellées. — Mâts. — Merrains. — Métaux bruts en fonte, saumons ou lingots. — Métaux vieux. — Meules et meulières. — Millet. — Mine de plomb. — Minium. — Mitrailles, autres que les mitrailles de fer ou de fonte. — Mortier. — Natron. — Nitrate de soude ou de potasse. — Noir animal. — Ocre. — Orge. — Os bruts. — Os concassés. — Pannes. — Pâte de bois. — Perches. — Perlasse. — Pierres de taille. — Pierres meulières. — Pierres taillées. — Planches. — Plâtre. —

Plombagine. — Plomb en saumons. — Pois secs. — Pommes de terre. — Potasse. — Poudrette. — Poutres et poutrelles en fer. — Prussiate de potasse. — Racines de chicorée vertes ou séchées. — Rails et accessoires. — Rivets. — Riz. — Rognares de cornes. — Sabots d'animaux. — Salpêtre. — Sarrasin. — Seigle. — Sel brut. — Sel de soude ou de potasse. — Sel d'ammoniaque. — Semences de fourrages. — Son et déchets de farine. — Soude. — Soufre brut. — Suie. — Sulfate. — Tartre brut. — Terres emballées ou bâchées. — Tire-fonds. — Tôles. — Tourteaux. — Trass. — Tuiles. — Tuyaux en fonte. — Tuyaux en terre cuite pour drainage. — Védasse. — Verres à vitres en caisses. — Verre cassé. — Vitrol. — Voitures roulant sur essieux. — Zinc en plaques ou en saumons. — Zinc laminé.

TROISIÈME CLASSE.

Briques. — Briquettes de charbon. — Castine. — Cendres de forges. — Cendres de mer. — Coke. — Chaux en vrac. — Fers ébauchés bruts. — Fontes brutes. — Fumiers et engrais communs. — Houilles. — Marne. — Minerais. — Mitraille et limaille de fer et de fonte. — Moëllons. — Pavés. — Pierres brutes. — Pulpes de betteraves. — Sable. — Spath en pierres et terres en vrac.

Vu pour être annexé au cahier des charges en date de ce jour.

Bruxelles, le 27 juin 1862.

B. B. REEP.

JULES VANDERSTICHELEN.



N° 9.

Concession d'un chemin de fer partant de la frontière du grand duché de Luxembourg et se dirigeant vers Spa.

CONVENTION.

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

Et la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, représentée par son Directeur général M. Jules Van de Wynkele, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société Guillaume-Luxembourg s'oblige à construire et à exploiter ou faire exploiter, à ses frais, risques et périls et aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, un chemin de fer partant de la frontière grand-ducale et se dirigeant vers Spa, pour se raccorder aux lignes belges existantes, à un point à déterminer.

ART. 2.

La ligne concédée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation dans un délai de quatre ans et demi, à partir de l'approbation par le Gouvernement des plans du tracé et du profil longitudinal dont il est parlé à l'art. 2 du cahier des charges.

ART. 3.

Pour faciliter à la Société contractante l'exécution de ses obligations, le Gouvernement, conformément à une convention intervenue avec la Grande Compagnie de Luxembourg, consent à garantir en commun et d'une façon indivisible aux deux lignes de l'Ourthe et de Spa, une somme annuelle de huit cent mille francs, qui sera acquise aux deux lignes jusqu'à concurrence d'un produit net commun et confondu de seize cent mille francs.

La convention ayant pour objet le règlement entre les deux Compagnies, de la garantie du Gouvernement, ne pourra, dans aucun cas, apporter vis-à-vis de l'État, aucune novation dans le système de garantie de l'État qui s'applique d'une façon indivisible aux deux lignes dans les conditions déterminées aux présentes.

ART. 4.

Quel que soit le capital effectif de premier établissement, et quelle que soit la recette nette de l'exploitation des deux lignes de l'Ourthe et de Spa, l'État ne peut être tenu, en aucun cas, à payer, du chef de sa garantie, pour les deux lignes réunies, une somme annuelle supérieure à huit cent mille francs.

ART. 5.

Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire de la ligne dite de Spa, sera arrêté, de concert entre le Gouvernement et la Société concessionnaire, au 31 décembre de chaque année.

Ladite Compagnie s'engage à tenir des comptes spéciaux des recettes et des dépenses de la ligne dite de Spa, de manière à éviter toute confusion avec les recettes et les dépenses de ses autres lignes, et à se conformer aux instructions spéciales que le Gouvernement pourrait lui donner à l'égard de la tenue de ces comptes.

Il est convenu que dans les frais d'entretien ordinaire ne seront pas comprises les dépenses pour réfection totale ou partielle de la voie, ni celles pour augmentation du matériel roulant, ni celles enfin résultant de travaux neufs.

ART. 6.

L'application des bases fixées par la présente convention réglera invariablement les droits de la Société concessionnaire quant à la garantie. Aucune autre réclamation ne pourra, sous aucun prétexte, être formée de ce chef à charge de l'État.

ART. 7.

Le Gouvernement aura le droit à toute époque de faire opérer, par l'examen des livres de la comptabilité de la Société, et par telles inspections qu'il jugera nécessaire, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans les recettes et les dépenses d'exploitation.

ART. 8.

Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation présenterait, pour les lignes de Spa et de l'Ourthe réunies, un excédant supérieur à deux millions quatre cent cinquante mille francs, le montant de l'excédant serait versé dans les caisses du Trésor jusqu'à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de sa garantie.

Il est toutefois entendu, en ce qui concerne les excédents qui pourront provenir des lignes dites de l'Ourthe et de Spa, que la Société Guillaume Luxembourg ne pourra jamais être tenue à rendre pour sa part dans les restitutions à faire à l'État, plus que le montant de ce qu'elle aura elle-même reçu pour sa part dans les subsides de l'État.

ART. 9.

La garantie du produit net est accordée pour un terme de cinquante ans, à partir de la mise en exploitation de la totalité des lignes concédées tant à la Société Guillaume Luxembourg qu'à la Grande Compagnie du Luxembourg.

A l'expiration du terme de cinquante ans, l'intervention de ce chef du Gouvernement cessera de plein droit.

ART 10.

Pour assurer l'exécution de ses engagements, la Société Guillaume-Luxembourg déposera, dans les trois jours de la ratification des présentes, un cautionnement provisoire de cent mille francs, et s'oblige à verser, dans le délai de six mois, à partir de la date de la loi autorisant le Gouvernement à octroyer la concession, un supplément de cautionnement, en espèces ou en obligations des emprunts nationaux, de six cent cinquante mille francs, qui, avec les cent mille francs déposés, formeront le cautionnement définitif de sept cent cinquante mille francs, dont il sera disposé comme il est dit à l'art. 16 du cahier des charges.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas versé dans le délai prescrit, la présente convention sera considérée comme non avenue, et le cautionnement provisoire de cent mille francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 11.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi ratifiant la présente convention. Celle-ci sera considérée comme nulle et non avenue dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait point le Gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont stipulées, à moins, dans ce dernier cas, que les modifications qui seraient apportées ne soient acceptées par le concessionnaire.

En ce qui concerne la Société Guillaume-Luxembourg, la présente convention est faite sous la réserve de son approbation par le conseil d'administration de la Société, alors qu'il sera dûment autorisé par l'assemblée générale des actionnaires, qui devra être convoquée à cet effet dans le plus bref délai possible, le tout sans préjudice de l'autorisation du gouvernement grand-ducal, comme aussi de la conclusion définitive des arrangements intervenus pour le même objet entre l'État et la Grande Compagnie du Luxembourg.

ART. 12.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe d'un franc soixante-dix centimes en principal.

Fait en double, à Bruxelles, le vingt-sept juin mil huit cent soixante-deux.

Approuvé :

JULES VAN DE WYNCKELE.

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES, CLAUSES ET CONDITIONS

de la concession d'un chemin de fer partant de la frontière du grand-duché de Luxembourg et se dirigeant vers Spa.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer prendra son origine à la frontière du grand duché de Luxembourg et se dirigera vers Spa, pour se raccorder au réseau des voies ferrées belges, à un point à déterminer.

Le point de jonction et les conditions du raccordement, à la frontière, avec le réseau des chemins de fer de la Société royale grand-ducale Guillaume-Luxembourg, ainsi que les conditions de l'exploitation internationale, seront arrêtés ultérieurement de concert avec le gouvernement du grand-duché de Luxembourg.

Avant la mise en exploitation de la ligne concédée, il interviendra une convention spéciale réglant les rapports de cette ligne avec les lignes de l'État. Le service mixte, qui sera établi en vertu de cette convention, profitera de toutes les facilités en usage, afin que les relations soient favorisées le plus possible, dans l'intérêt réciproque des deux parties.

ART. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer concédé.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du Gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet de ce chemin de fer.

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 en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

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

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

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

ART. 5. Le chemin de fer aura une largeur de 8 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 2 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 Gouvernement déterminerait l'espacement ainsi que la longueur.

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

La deuxième voie sera complétée et mise en exploitation, lorsque l'activité de la circulation en aura fait reconnaître la nécessité.

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, le Gouvernement aura le droit d'exiger, s'il y a lieu, l'établissement de bermes dont la largeur sera généralement de 1 mètre, mais pourra, si le Gouvernement n'y voit point d'inconvénient, être réduite à 0^m,50, le long des fossés des parties du chemin de fer concédé 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 du 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 des 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 concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer concédé 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. 7. 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 Gouvernement.

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

ART. 8. Celui-ci 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. 9. 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. 3.

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.

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

ART. 10. 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; la Société concessionnaire pourra néanmoins employer des billes d'une autre essence convenablement préparées.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

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 Gouvernement 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 Gouvernement autoriserait expressément le concessionnaire à le faire venir de l'étranger.

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

ART. 11. 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. 12. 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. 13. 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 du concessionnaire.

ART. 13^{bis}. Trois cinquièmes du cautionnement déposé aux termes de l'art 10 de la convention de ce jour, seront restitués au concessionnaire, en trois termes égaux, au fur et à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double du tiers à restituer.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus jusqu'à la mise en exploitation de la totalité de la ligne, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte.

ART. 14. Le concessionnaire sera déchu 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. 15. 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 ; le 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 du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée, ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, 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 chemin 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, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le Gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 16. Les art. 14 et 15 ne seront pas applicables si le 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. 17. Avant qu'aucune partie du chemin de fer concédé puisse être livrée à l'exploitation, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du Département des Travaux Publics un livret réglementaire et comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés, et 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.

ART. 18. 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. 19. Le Gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 20. Les lois et règlements d'administration générale existants 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. 21. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

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

Si, le cas échéant, le concessionnaire interrompait ou faisait stater l'exploitation, le Gouvernement 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, comme si le chemin de fer était la propriété de l'État.

Si, dans les trois mois 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 du 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. 14.

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

ART. 22. 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 au concessionnaire.

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

Le Gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde-voyer.

ART. 23. 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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, trois mille francs, dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également trois 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 mille francs.

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

ART. 25. 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. 26. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, 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 Gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais du concessionnaire, et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir ou reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

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, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre le 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. 28. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; il fera également dresser à ses frais, 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 du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 29. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, 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 arrêté de commun accord entre le concessionnaire et le Département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 30. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à partir de la mise en exploitation de la ligne complète.

Si cependant le délai fixé à l'art. 14 avait été prorogé, conformément à ce qui est prévu à l'art. 16, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 14.

ART. 31. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 29 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Ces bases sont :

Voyageurs.

		Prix par kilomètre.	Minima de taxes.
Trains express, 1 ^{re} classe	»	10	1 »
— 2 ^e classe	»	07 1/2	» 50
Trains ordinaires, 1 ^{re} classe	»	08	» 80
— 2 ^e classe	»	06	» 30
— 3 ^e classe	»	04	» 20

Bagages, 0.06 par 100 kilogrammes et par kilomètre avec un *minimum* de taxe de 50 centimes.

Marchandises.

Grande vitesse, tarif n° 1. Transports à toute distance, frais accessoires compris :

Colis de 0 à 2 kilogrammes	»	50
— de plus de 2 à 5 kilogrammes	»	75
— de plus de 5 à 10 —	1	»
Au delà de 10 kilogrammes, par 10 kilogrammes.	»	10

Service accéléré, tarif n° 2. Expéditions du poids de 10 à 300 kilogrammes :

Frais fixes, chargement, déchargement, remise à domicile, par 10 kilogr.	0	05
Frais variables, par 10 kilogrammes et par demi-myriamètre	0	04
<i>Minimum</i> de taxe, frais accessoires compris	1	»

Petite vitesse, tarif n° 3 :

Les transports à petite vitesse sont divisés en trois classes, suivant tableau de classification annexé au présent cahier des charges.

Les prix sont établis comme suit :

	Frais fixes par 1,000 kilogr.	Frais variables par 1,000 kilogr. et par 1/2 myriamètre.
1 ^{re} classe	1 »	» 50
2 ^e classe	1 »	» 40
3 ^e classe	1 »	» 30

Minima de taxes : 1^{re} classe. Prix de 500 kilogrammes au tarif n° 2, frais de chargement, de déchargement et de remise à domicile compris ;

2^e classe, à raison d'une charge complète de 4,000 kilogrammes ;

3^e classe, à raison d'une charge complète de 5,000 kilogrammes.

Au delà de ces *minima*, les taxes sont calculées de 100 en 100 kilogrammes.

Finances, tarif n° 4, par 1,000 francs, taxe uniforme à toute distance, frais accessoires et remise à domicile compris 0 50

Équipages, tarif n° 5 :

Frais fixes, par voiture 6 »

Frais variables, par voiture et par demi-myriamètre. 3 »

Chevaux et bestiaux, tarif, n° 6 :

Grand vitesse, par wagon :

Frais fixes, par wagon. 6 »

Frais variables, par wagon et par demi-myriamètre. 2 »

Petite vitesse :

1^{re} catégorie, un cheval, un ou deux bœufs, vaches ou ânes, un à cinq pores ou veaux, un à dix moutons :

Frais fixes, par expédition 3 »

Frais variables par demi-myriamètre. » 60

2^e Catégorie, deux chevaux, trois ou quatre bœufs, vaches ou ânes, six à dix pores ou veaux, onze à vingt moutons :

Frais fixes, par expédition 4 50

Frais variables, par demi-myriamètre » 90

3^e catégorie, trois chevaux, un wagon de gros ou de petit bétail :

Frais fixes, par wagon. 6 »

Frais variables, par wagon et par demi-myriamètre 1 20

Frais accessoires.

	GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE. MARCHANDISES.	FINANCES.	ÉQUIPAGES, chevaux et bestiaux.
	PETITS PAQUETS.	Articles DE MESSAGERIES.			
Enregistrement au départ, par expédition (obligatoire)	»	»	» 20	»	» 20
Prise à domicile, par expédition et par unités indivisibles de 100 kilog. ou de 1,000 francs.	» 15	» 15	» 15	» 15	»
Remise à domicile, par expédition et par unités indivisibles de 100 kilog. ou de 1,000 francs.	»	»	» 20	»	»
Chargement et déchargement, par 100 kilog.	»	»	» 10	»	»

ART. 52. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 53. Le concessionnaire pourra effectuer tous les 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 sans exception, et dans les mêmes conditions.

ART. 54. 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. 55. 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, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 56. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 57. Le concessionnaire sera tenu, 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. 58. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

ART. 59. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le Gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des 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.

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

ART. 40. Le Gouvernement pourra également, sans que le concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, effectuer et poser, le long des voies

du chemin de fer concédé, 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 dudit chemin de fer.

Le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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 du concessionnaire devront faire connaître aux employés télégraphistes les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents du 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.

Le concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du Gouvernement, des fils télégraphiques pour le service de son chemin de fer, mais il ne pourra pas faire usage des appareils télégraphiques du Gouvernement.

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu de fournir soit dans la station frontière, soit sur tel autre point qui sera désigné par le Gouvernement, les locaux nécessaires pour l'accomplissement des formalités de la douane. Il 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. 42. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu le 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.

Le concessionnaire sera tenu 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. 43. 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, et sous le prétexte du préjudice que lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé, les 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'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

ART. 44. 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. 45. 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, le 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 le 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 le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des garde-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 46. 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.

ART. 47. Dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire serait tenu 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 du 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. 48. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, 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. 49. 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. 24, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le 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. 50. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession du chemin de fer concédé et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 51. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au Gouvernement. Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il 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.

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

ART. 52. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, dans les 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. 53. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique, où lui 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 et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

ART. 54. Le concessionnaire sera réputé 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 du chemin de fer concédé 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. 55. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent ; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu

la réalité de tout ce qui 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. 56. Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges.

Il ne pourra être fait usage de cette faculté qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation ; on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne des revenus des cinq années, après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. % et on y ajoutera une prime de 15 p. %.

ART. 57. 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.

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

Bruxelles, le 27 juin 1862.

Approuvé :

JULES VAN DE WYNCKELE.

JULES VANDERSTICHELEN.



**Annexe au cahier des charges de la concession d'un chemin de fer partant de la
frontière du grand duché de Luxembourg et se dirigeant vers Spa.**

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

PREMIÈRE CLASSE.

La première classe comprend toutes les marchandises non désignées dans les deux autres classes.

DEUXIÈME CLASSE.

Alquifoux. — Alun. — Antimoine cru et régule. — Ardoises ordinaires. — Argile et terres plastiques emballées ou bâchées. — Asphalte. — Avoine. — Bandages de roues. — Betteraves. — Billes en fer ou en bois. — Bitume. — Blanc de céruse, de zinc ou de krems. — Blanc de Meudon ou de Troyes. — Blés. — Bois de construction ou de chauffage. — Bois de fusils brut. — Bois de houillères. — Bois de menuiserie ou d'ébénisterie en blocs ou en planches. — Boulons. — Bouteilles vides. — Bouts de corne brute. — Brai. — Bronze brut. — Bruyères (plantes). — Carbonate de potasse. — Carreaux en pierres ou en terre cuite. — Carottes. — Castine moulue. — Cendres de bois. — Cendres de plomb. — Céréales. — Céruse. — Chaines en fer. — Chaux en barils ou bâchée. — Chevilles. — Chevrons. — Chiffons et drilles. — China-clay en barils ou bâchée. — Ciment. — Clavettes pour rails. — Clous. — Coins en bois. — Cordages vieux. — Corne brute. — Cornues en terre. — Couperose. — Coussinets. — Craie. — Crampons. — Cristaux de soude ou de potasse. — Cuivre brut en lingots ou en planches. — Dalles. — Déchets de coton, de lin ou de laine. — Déchets de métaux communs. — Dégras de peaux. — Drilles. — Douves. — Drèches. — Éclisses. — Écorces à tan. — Émeri. — Engrais non dénommés à la 3^e classe. — Épeautre. — Escourgeon. — Étoupes. — Fagots. — Farines en général. — Fécules indigènes. — Fers en barres, en bottes, battus, laminés ou étirés. — Fers dégrossis ou ébauchés pour charrues, soes. — Fers en tôles. — Fèves et séveroles. — Fils de fer ordinaires ou galvanisés. — Foin en bottes. — Froment. — Galène. — Glands. — Graines fouragères ou oléagineuses. — Grains. — Graphite. — Gruau. — Guano. — Gypse (engrais). — Haricots secs. — Kaolin emballé ou bâché. — Laiton en saumons ou en lingots. — Lattes en bois. — Légumes secs. — Lentilles. — Limaille de cuivre ou de laiton. — Litharge. — Locomotives montées. — Madriers en bois. — Maïs. — Manganèse. — Marbres en blocs ou en tranches scellées. — Mâts. — Merrains. — Métaux bruts en fonte, saumons ou lingots. — Métaux vieux. — Meules et meulières. — Millet. — Mine de plomb. — Minium. — Mitrailles, autres que les mitrailles de fer ou de fonte. — Mortier. — Natron. — Nitrate de soude ou de potasse. — Noir animal. — Oerc. — Orge. — Os bruts. — Os concassés. — Pannes. — Pâte de bois. — Perches. — Perlasse. — Pierres de taille. — Pierres meulières. — Pierres taillées. — Planches. — Plâtre. —

Plombagine. — Plomb en saumons. — Pois secs. — Pommes de terre. — Potasse. — Poudrette. — Poutres et poutrelles en fer. — Prussiate de potasse. — Racines de chicorée vertes ou séchées. — Rails et accessoires. — Rivets. — Riz. — Rognures de cornes. — Sabots d'animaux. — Salpêtre. — Sarrasin. — Seigle. — Sel brut. — Sel de soude ou de potasse. — Sel d'ammoniaque. — Semences de fourrages, — Son et déchets de farine. — Soude. — Soufre brut. — Suie. — Sulfates. — Tartre brut. — Terres emballées ou bâchées. — Tire-fonds. — Tôles. — Tourteaux. — Trass. — Tuiles. — Tuyaux en fonte. — Tuyaux en terre cuite pour drainage. — Védasse. — Verres à vitres en caisses. — Verre cassé. — Vitriol. — Voitures roulant sur e-sieux. — Zinc en plaques ou en saumons. — Zinc laminé.

TROISIÈME CLASSE.

Briques. — Briquettes de charbon. — Castine. — Cendres de forges. — Cendres de mer. — Coke. — Chaux en vrac. — Fers ébauchés bruts. — Fontes brutes. — Fumiers et engrais communs. — Houilles. — Marqe. — Minerais. — Mitraille et limaille de fer et de fonte. — Moëllons. — Pavés. — Pierres brutes. — Pulpes de betteraves. — Sable. — Spath en pierres et terres en vrac.

Vu pour être annexé au cahier des charges en date de ce jour.

Bruxelles. le 27 juin 1862.

JULES VAN DE WYNCKELE.

JULES VANDERSTICHELEN.

TABLE DES MATIÈRES.

Exposé des motifs	1
Projet de loi.	15

ANNEXES.

N° 1. Concession d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt	1
N° 2. Concession d'un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas	17
N° 3. Concession d'un chemin de fer de Hal à Ath	55
N° 4. Concession d'un chemin de fer de Frameries (Couchant de Mons) à Chimay	45
N° 5. Concession 1° d'un chemin de fer de Liège vers Aix-la-Chapelle, 2° d'un chemin de fer de Verviers à la Meuse en aval de Visé.	59
N° 6. Concession d'un chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas, vers Terneuzen	75
N° 7. Concession d'un chemin de fer de Tongres à Ans, par Glons, avec embranchement, par Herstal, sur Vivegnies-lez-Liège, et d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eyndhoven, par le camp de Beverloo.	87
N° 8. Concession d'un chemin de fer de Liège vers le chemin de fer du Grand Luxembourg, par la vallée de l'Ourthe	105
N° 9. Concession d'un chemin de fer partant de la frontière du grand-duché de Luxembourg et se dirigeant vers Spa.	125