

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MARS 1864.

Concession d'un chemin de fer d'Ostende à la frontière de France et d'un chemin de fer de Lokeren à Selzaete.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres législatives, le projet d'une loi destinée à l'autoriser à concéder :

1^o Un chemin de fer d'Ostende, par Thourout et Ypres, à la frontière de France dans la direction d'Armentières ;

2^o Un chemin de fer de Lokeren à Selzaete devant se raccorder à la ligne de Gand à Terneuzen.

Il sera superflu d'insister longuement sur l'utilité de ces deux nouvelles voies ferrées.

La construction de la ligne d'Ostende vers Armentières a été demandée avec instance par de nombreuses requêtes dont les Chambres ont été saisies lors de l'examen du projet de la loi des travaux publics du 30 mai 1863, et, en effet, il suffit de jeter les yeux sur la carte de la Belgique pour se convaincre de la haute utilité de ce chemin de fer.

Les villes et ports du littoral sont reliés directement au réseau des chemins de fer belges : Ostende, Furnes et Blankenberghe ont une voie directe vers l'intérieur du pays ; Nieupoort aura la sienne dans un temps donné ; mais ce qui manque à une grande partie de la Flandre occidentale, ce qui manque surtout à Ostende, c'est une voie directe vers le nord de la France.

Le chemin de fer projeté est destiné à combler cette lacune.

Ce chemin de fer aura de plus pour résultat de faciliter les communications de différentes localités importantes de la Flandre occidentale avec le chef-lieu de la province, en raccourcissant, d'une manière notable, les distances par voie ferrée. Pour la ville d'Ypres, ce raccourcissement sera de 18 kilomètres ; la voie actuelle

d'Ypres, par Courtray, Roulers et Thourout, à Bruges a une longueur de 68 kilomètres, la voie nouvelle n'aura que 50 kilomètres.

Les Chambres n'ont pas perdu de vue les discussions qui ont eu lieu lors de l'examen des projets des lois de travaux publics des 12 août 1862 et 31 mai 1863, concernant trois projets de chemins de fer vers Terneuzen ; l'un partant de Gand, l'autre de Saint-Nicolas et le troisième de Lokeren.

La concession des lignes de Gand et de Saint-Nicolas vers Terneuzen a été décrétée par les deux lois précitées. Si jusqu'à présent on n'a pas mis la main à l'œuvre, il faut l'attribuer aux difficultés que rencontrent les concessionnaires pour obtenir la concession des parties à construire sur le territoire des Pays-Bas. Il est à espérer que ces difficultés seront bientôt aplanies.

La ligne de Lokeren à Terneuzen fait l'objet du contrat n^o 2 annexé au projet de loi. Aux termes du § 2 de l'art. 1^{er} du cahier des charges joint à cette convention, la ligne de Lokeren à Selzaete doit être raccordée à celle de Gand à Terneuzen.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.



Leopold,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

1° Un chemin de fer d'Ostende à la frontière de France dans la direction d'Armentières, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 17 juin 1863.

2° Un chemin de fer de Lokeren à Selzaete, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 17 octobre 1863.

Donné à Laeken, le 23 février 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

ANNEXES.

CONVENTION.

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

Et MM. Désiré Marchal, ingénieur civil, domicilié à Bruxelles, et Louis-François-Joseph Herla, inspecteur des contributions directes, douanes et accises, en disponibilité, domicilié à Saint-Josse-ten-Noode, agissant tant en leurs noms personnels qu'en celui de leurs co-intéressés, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contractants de deuxième part s'engagent à construire et à exploiter ou à faire exploiter à leurs frais, risques et périls, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé, un chemin de fer d'Ostende à la frontière de France, dans la direction d'Armentières, passant par Thourout, Cortemareq, Ypres et Warneton.

Un embranchement, partant de Warneton, reliera ce chemin de fer à Commines au chemin de fer de la Flandre occidentale.

ART. 2.

Pour assurer l'exécution de cet engagement les contractants de deuxième part, ci-dessus dénommés, ont déposé un cautionnement provisoire de cent mille francs et s'obligent à déposer dans un délai de six mois, à partir de la date de la loi ratifiant la présente convention, un cautionnement supplémentaire de trois cent mille francs, lequel, avec les cent mille francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de quatre cent mille francs, qui restera affecté à titre de garantie de l'exécution de leurs engagements et obligations, ainsi qu'il est disposé à l'art. 16 du cahier des charges.

ART. 3.

Ils s'obligent 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 trois millions de francs.

ART. 4.

Si le cautionnement supplémentaire n'est pas versé 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 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 Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature, dans le courant de la session prochaine, un projet de loi ratifiant la présente convention.

Cette convention sera regardée comme non avenue et le cautionnement provisoire 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 bien ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles stipulées entre les parties contractantes, à moins toutefois, dans ce dernier cas, que les contractants d'autre part n'acceptent la concession, nonobstant 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 soixante-dix centimes.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le dix-sept juin dix-huit cent soixante-trois.

D. MARCHAL.

JULES VANDERSTICHELEN.

L. HERLA.

CAHIER DES CHARGES.

ART. 1^{er}. Le chemin de fer, dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendra son origine au chemin de fer de l'État, à Ostende, passera par ou près de Ghistelles, Eerneghem, Thourout, Cortemareq, Staden, Langemareq, Ypres, Messines et Warneton, et aboutira à la frontière de France dans la direction d'Armentières.

Un embranchement partant de Warneton reliera la ligne à Commines au chemin de fer de la Flandre occidentale.

Les voies ferrées concédées seront convenablement raccordées avec le chemin de fer de l'État, à Ostende, avec le chemin de fer de la Flandre occidentale, à Thourout, à Ypres et à Commines, et avec le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, à Cortemareq.

Si les concessionnaires étaient autorisés à faire usage des stations desdits chemins de fer établis à Ostende, Thourout, Cortemareq, Ypres et Commines, ils devraient supporter indépendamment du prix de location qui pourrait être dû du chef de cet usage, toutes les dépenses que nécessiteraient les changements à faire dans ces stations, dans l'intérêt exclusif de la ligne et de l'embranchement concédés, tels que déplacement et augmentation des voies, excentriques, gares d'évitement et en général tous travaux quelconques que le Gouvernement trouvera bon de prescrire pour la bonne et régulière exploitation du chemin de fer.

Si le Gouvernement était ultérieurement autorisé à concéder un chemin de fer d'Ostende à Ypres, par Dixmude, les concessionnaires auront la préférence pour l'obtention de cette concession aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

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 dudit 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 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 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 quatre mètres cinquante centimètres, entre les arrêtes extérieures des banquettes, moyennant qu'il soit construit des voies d'évitement, dont, le cas échéant, le Ministre déterminera 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 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 trente centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir l'ensablement, de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante, eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés, ainsi que le long tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des hermes dont la largeur sera généralement de un mètre, mais pourra, si le Département des Travaux Publics n'y voit point d'inconvénient, être réduite de cinquante 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 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 de ces dépôts, du côté de la dite 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 Ministre des Travaux Publics.

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. 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 des chemins 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, 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 latjis 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 Gouvernement 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 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.

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 et 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 du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge des concessionnaires.

ART. 15. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de la date de la concession définitive.

Les travaux des deux sections seront poursuivis simultanément.

ART. 16. Le cautionnement de 400,000 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 restituer.

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 le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité 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 17 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 sections 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 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 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, les concessionnaires demeurant déchus de tous leurs droits irrévocablement.

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 ne 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 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. 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 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.

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 tous 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, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de 5,000 francs : cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession définitive ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier semestre de chaque année, une redevance annuelle de 1,000 francs : cette redevance prendra cours à partir du 1^{er} janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

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 tout 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 les 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. 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 aux frais des concessionnaires, 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 leur 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.

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.

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. 15, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer.

Si ces délais étaient prorogés, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration des nouveaux délais substitués à ceux fixés par l'art. 15.

ART. 34. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 32 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. Si l'État augmentait les bases des prix de ces tarifs, les concessionnaires auront le droit d'appliquer cette augmentation à leurs tarifs.

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.

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 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 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. 38. Les concessionnaires seront tenus de transporter les électeurs, aux prix réduits accordés par le Gouvernement, sur les lignes qu'il exploite, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du Gouvernement.

ART. 39. 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. 40. 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, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en leur possession.

ART. 41. 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. 42. 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. 43. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service 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. 44. 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. 45. Le Gouvernement pourra établir et entretenir le long des voies du chemin de fer concédé une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera les plus convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Gouvernement désirera faire construire des locaux spéciaux pour installer des appareils télégraphiques, les concessionnaires fourniront le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils des lignes télégraphiques. Les dits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, les appareils et matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Gouvernement, d'après les circonstances.

Les concessionnaires pourront, en outre, établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation du chemin de fer.

Dans ce cas, le Gouvernement désignera les stations où les fils des concession-

naires devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents de l'État.

Les agents des concessionnaires auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications relatives à l'exploitation de la ligne concédée.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

ART. 46. Les concessionnaires seront tenus 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. 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. 47. Le Gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, 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 ou 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.

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. 48. Le Gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que 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. 49. Le Département des Travaux Publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires 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. 50. Le Gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication,

sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité quelconque.

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

Toutefois, les concessionnaires resteront chargés du paiement du salaire des gardes-barrière 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. 52. Le Gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent, de ce chef, réclamer une indemnité quelconque.

ART. 53. 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 requisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, la dite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de son chemin de fer, sans qu'ils puissent, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

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

ART. 55. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 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 le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 56. A dater de l'expiration de la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

ART. 57. 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 im-

puter 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. 58. 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. 59. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressées les communications, réquisitions et ordres émanant 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. 60. 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 leur chemin de fer pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

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

ART. 61. 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 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. 62. 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.

ART. 63. 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'an-

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

ART. 64. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 1-70 (un franc soixante-dix centimes) en principal.

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

Bruxelles, le 17 juin 1863.

D. MARCHAL, L. HERLA.

JULES VANDERSTICHELEN.

Concession d'un chemin de fer de Lokeren à Selzaete.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et M. Frédéric de Perre, ingénieur civil, domicilié à Schaerbeek-lez-Bruxelles, rue Allard, 29, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter ou à faire 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 Lokeren à Selzaete.

ART. II.

Pour assurer l'exécution de cet engagement, le contractant de seconde part a déposé un cautionnement de soixante-quinze mille francs, qui restera affecté à la garantie de ses obligations.

ART. III.

Le contractant de seconde part s'oblige en outre à justifier, endéans le délai de six mois et à la satisfaction du Ministre des Travaux Publics, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la présente convention, à concurrence de sept cent mille francs.

ART. IV.

Si la justification prescrite 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 de soixante-quinze mille francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. V.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature, un projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder le chemin de fer précité aux

clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé.

ART. VI.

La présente 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 convenues entre parties, à moins que, dans ce dernier cas, le contractant de seconde part n'accepte les modifications qui auraient été apportées aux dites conditions.

ART. VII.

La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de fr. 1-70 en principal.

Fait en double, à Bruxelles, le 17 octobre 1863.

F. DE PERRE.

JULES VANDERSTICHELEN.

**Cahier des charges, clauses et conditions de la concession d'un chemin de fer de
Lokeren à Selzaete.**

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 Lokere du chemin de fer de Dendre et Waes, passera par les communes d'Exaerde, Moebeke et Wachtebeke, et aboutira à Selzaete, aux abords du canal de Gand Terneuzen.

Il sera raccordé au chemin de fer de Gand vers Terneuzen, sauf entente avec la Compagnie de Gand à Terneuzen.

Le concessionnaire pourra établir le long du dit canal, au point où le chemin de fer concédé y aboutira, un quai ou rivage destiné au transbordement des marchandises.

Les conditions auxquelles aura lieu le service du chemin de fer de Lokeren à Selzaete dans la station de l'État, à Lokeren, 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 à la station de Lokeren, sera exclusivement supportée par le concessionnaire.

ART. 2. Dans les trois 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.

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 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.

Des gares d'évitement seront établies partout où cela sera jugé nécessaire.

Le concessionnaire aura le droit d'exproprier les terrains nécessaires pour l'établissement d'une seconde voie, après en avoir obtenu l'autorisation du Gouvernement

L'écartement des rails sera exactement le même que celui des chemins de fer de l'État.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de 2 mètres.

Le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails de 3^m,50 pour la simple voie et de 7 mètres pour la double voie. Il y aura, au *minimum* 0^m,20 de ballast sous les billes.

Les talus du ballast seront inclinés à 1 ¹/₂ de base pour un de hauteur.

Une berme de 0^m,50 de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast.

Des fossés, dont le plafond aura 0^m,50, au moins, de largeur, et devra descendre jusqu'à 0^m,30 au moins, en contre-bas de cette berme, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront séparés du pied des talus en déblai par une berme établie au niveau des rails et ayant une largeur de 0^m,50 à 1 mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés seront également creusés au sommet des tranchées et le long des remblais lorsque cela sera reconnu nécessaire par le Gouvernement, à raison de la déclivité du sol. Ces fossés seront séparés de la crête des talus en déblai, ou du pied des talus en remblai, par une berme de 0^m,50 à 1^m,00 de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur, et de la nature du terrain. En général le rapport de la base à la hauteur des talus sera de 1 à 1, de 1 ¹/₄ à 1, ou de 1 ¹/₂ à 1, selon que la hauteur des talus sera inférieure à 3 mètres, comprise entre 3 et 4 mètres ou supérieure à 4 mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté du chemin de fer et la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de la crête des talus des tranchées, seront également réglées de la manière indiquée ci-dessus.

Les francs-bords à ménager de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue, auront 0^m,50 à 1^m,00 de largeur suivant les circonstances.

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

ART. 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, 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 lattes 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 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.

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 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. 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 du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge du concessionnaire.

ART. 15. Les travaux du chemin de fer concédé devront être complètement terminés dans le délai de deux ans, à partir de la date de l'arrêté royal qui accordera la concession définitive du chemin de fer. Le raccordement à la ligne de Gand vers Terneuzen conformément à l'art. 1^{er}, devra être achevé au moment où cette ligne sera livrée à l'exploitation.

Ces délais pourront être prorogés par le Gouvernement.

ART. 16. Le cautionnement de 75,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Deux tiers de ce cautionnement seront restitués au concessionnaire, en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Le dernier tiers sera retenu, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, 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. 17. 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. 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. 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 fonctionnement 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. 19. Les art 17 et 18 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. 20. Avant qu'aucune partie du chemin de fer ne 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. 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 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. 24. 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. 17.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où le concessionnaire laisserait 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 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. 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 du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet, en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de deux mille francs : cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession ; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier trimestre de chaque année, une redevance annuelle de cinq cents francs : cette redevance prendra cours à partir du premier janvier suivant la mise en exploitation du chemin de fer concédé.

ART. 27. 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. 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 les 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. 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 le concessionnaire à prendre, et, au besoin, prendre d'office et aux frais du 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. 31. 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. 32. 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 péages, 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. 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. 15, 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. 15 avait été prorogé, 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. 15.

ART. 34. Les tarifs dont il fait mention à l'art. 32 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. 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 toutes nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valcurs qui lui seront confiés.

ART. 36. 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 effectuée 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. 37. Le concessionnaire sera tenu de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le Gouvernement sur les lignes qu'il exploite, et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant la prescription du Gouvernement.

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

ART. 39. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer faisant l'objet du présent cahier de 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. 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 le concessionnaire.

ART. 41. 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. 42. 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. 43. 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. 44. Le Gouvernement pourra établir et entretenir le long des voies du chemin de fer une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera les plus convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Gouvernement désirera faire construire des locaux spéciaux pour installer des appareils télégraphiques, le concessionnaire fournira le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques. Les dits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, les appareils et matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le Gouvernement, d'après les circonstances.

Le concessionnaire pourra en outre établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation du chemin de fer.

Dans ce cas, le Gouvernement désignera les stations où les fils du concessionnaire devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents de l'État.

Les agents du concessionnaire auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications relatives à l'exploitation de la ligne.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le Gouvernement.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

ART. 45. 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 ou 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. 46. 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 des dits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le concessionnaire aura à conditions égales et sous réserve des droits de préférence antérieures qui pourraient être invoqués par des sociétés concessionnaires existantes, la préférence pour établir un embranchement de Selzacte à Eccloo, si cet embranchement est décrété ultérieurement.

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. 47. 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. 48. 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 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 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. 49. 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. 50. 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, la dite 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. 51. 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. 52. 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. 53. 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. 54. 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. 55. 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. 56. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection en Belgique où lui seront adressées 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. 57. 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. 58. 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. 59. 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, selon ce qui aura été 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. 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 1 franc 70 centimes.

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

Bruxelles, le 17 octobre 1863.

F. DE PERRE.

JULES VANDERSTICHELEN.

