
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 AVRIL 1866.

CONCESSION DE CHEMINS DE FER VICINAUX DANS LE BRABANT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres législatives le projet d'une loi qui tend à autoriser le Gouvernement à concéder un réseau de chemins de fer vicinaux à établir spécialement dans la province de Brabant. Ce réseau a pour but de relier entre elles de nombreuses et importantes localités situées dans un certain rayon autour de la capitale et de les mettre en relation, tant avec Bruxelles, que directement ou indirectement avec les voies ferrées du pays.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 1^{er} février dernier, j'ai annoncé le dépôt prochain de ce projet. et, ainsi que je l'ai déclaré à cette occasion, les Chambres pourront se convaincre que j'ai appliqué les principes énoncés à différentes reprises, et notamment dans la séance du 9 mars 1865 comme devant, à l'avenir, servir de base aux octrois de concession de chemins de fer.

Le coût kilométrique de l'établissement de ces voies ferrées et, par suite, le capital nécessaire à la réalisation de l'entreprise comme aussi la composition de ce capital ont été déterminés par l'art. 9 de la convention mentionnée au projet de loi; ce capital comprend également les sommes nécessaires à la confection du matériel d'exploitation.

Au lieu de faire déposer, ainsi que cela se pratiquait jusqu'à présent, un cautionnement provisoire qui devait être complété au moment de la concession, j'ai demandé un cautionnement définitif, et ce cautionnement, montant à cinq cent mille francs a été déposé ainsi qu'il est constaté par l'art. 10 de la convention.

Vous remarquerez, Messieurs, l'extrême modicité du prix kilométrique de la construction des voies ferrées projetées; les demandeurs en concession ont consenti à accepter ce prix en présence de la promesse du Gouvernement d'user de tolérance dans les tracés et profils des lignes à construire et dans la construction

des bâtiments et dépendances. C'est ainsi que la convention permet d'élever l'inclinaison des pentes et rampes à 20 millimètres par mètre, de réduire les rayons des courbes à 330 mètres en pleine voie, et à 230 mètres aux abords des stations et à donner, provisoirement, des proportions moins grandes que de coutume aux bâtiments des stations, sous la réserve bien entendu d'agrandir ces bâtiments aussitôt que le Gouvernement en reconnaîtra la nécessité. Mais les voies auront la même largeur que celles des lignes de l'État et des lignes concédées auxquelles elles devront se raccorder, de manière que le matériel roulant puisse, au besoin, circuler sans inconvénient sur les unes et les autres.

Enfin, le Gouvernement a cru pouvoir réduire le tout au strict nécessaire, en stipulant toutefois les conditions indispensables pour que l'exploitation puisse se faire dans les conditions voulues de régularité et de sécurité.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.

Léopold II,**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, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 19 mars 1866, annexés à la présente loi, un réseau de chemins de fer destinés à relier entre elles et à la ville de Bruxelles, plusieurs villes et communes rurales situées dans la province de Brabant et dans les parties limitrophes des provinces de la Flandre orientale et du Hainaut.

Donné à Bruxelles, le 19 avril 1866.

LÉOPOLD.**Par le Roi :***Le Ministre des Travaux Publics,***JULES VANDERSTICHELEN.**

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part; et M. Cyrin Vander Elst, agissant comme gérant de la société C. et L. Vander Elst, frères et C^{ie}, à Bruxelles, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le contractant de deuxième part, en sa qualité susdite, 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 relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le Ministre des Travaux Publics, le 20 février 1866, dont une expédition restera annexée à la présente convention et sous la réserve des additions et modifications apportées à ce cahier des charges par les dispositions indiquées ci-après, les lignes formant le réseau dit du Brabant, dont la description suit :

1^o Un chemin de fer de ceinture partant de Molenbeek-Saint-Jean, passant dans les environs de Dilbeek, Grand-Bigard, Zellick, Wemmel et Meysse, se raccordant avec la station du chemin de fer de l'État, à Vilvorde, se dirigeant de là par la vallée de la Woluwe vers Boitsfort et allant rejoindre ensuite son point de départ, en passant par Droogenbosch et Ruysbroeck;

2^o Une ligne partant de la précédente et aboutissant à Termonde.

3^o Une ligne partant de la première, passant par Londerzele et aboutissant au chemin de fer d'Anvers à Tournai (vers Douay) et à celui de Malines à Terneuzen.

4^o Une ligne partant de la première, passant dans les environs de Lennick et Goyck pour aboutir, d'une part, à Enghien, et, d'autre part, à Ninove.

5^o Une ligne partant de la première et remontant la vallée de la Senne pour se raccorder au chemin de fer de Manage à Wavre, en un point à fixer ultérieurement.

L'établissement de cette dernière ligne n'est que facultatif. Le contractant de deuxième part sera tenu de déclarer, dans un délai de huit mois de la date de la concession définitive, s'il entend faire usage de son droit.

ART. 2.

Les ouvrages de tout genre à exécuter pour l'établissement de ces voies ferrées

seront terminés, et les diverses lignes seront livrées à l'exploitation dans les délais ci-après désignés :

a. Le chemin de fer de ceinture, ligne n° 1, dans un délai de trois ans, à partir de la date de l'arrêté de concession ;

b. Les quatre autres lignes dans un délai de quatre ans, à partir de la date du même arrêté.

ART. 3.

La concession des péages dont il est fait mention à l'art. 34 du cahier des charges est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans.

Pour les relations entre les stations d'Enghien et de Molenbeek, ainsi qu'entre Manage et Bruxelles, et dans le cas où les lignes nouvelles entre ces points respectifs seraient plus courtes que celles de l'État, le tarif des marchandises devra être établi par le concessionnaire à un taux atteignant au moins celui de l'État, de l'un de ces points vers l'autre.

ART. 4.

Le délai pour la présentation du projet de tracé et de profil longitudinal des lignes désignées sous les nos 2, 3, 4 et 5, est porté à neuf mois.

ART. 5.

L'inclinaison longitudinale du chemin de fer pourra atteindre 0^m,02 par mètre.

Le rayon des courbes pourra être réduit à 350 mètres, en pleine voie, et à 250 mètres, aux abords des stations.

Le ballast aura une largeur en crête de 6^m,50 pour les deux voies et une épaisseur moyenne de 0^m,40. Les talus en seront inclinés à 45 degrés.

La berme à ménager, de chaque côté du chemin de fer, au pied du talus du ballast, aura 0^m,80 de largeur.

Les terrains seront achetés et les ouvrages d'art construits pour double voie.

Les terrassements pourront n'être exécutés qu'à simple voie.

ART. 6.

Les bâtiments des stations et haltes seront, à titre provisoire, construits avec simplicité et projetés de façon à permettre des agrandissements successifs.

Ces bâtiments devront être agrandis ou bien remplacés par des constructions définitives, lorsque le Département des Travaux Publics l'aura reconnu nécessaire.

La superficie des maisonnettes de garde sera de vingt mètres carrés ; elles auront une mansarde habitable.

Le Département des Travaux Publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis par une maisonnette de garde et ceux qui pourront l'être par une simple loge.

ART. 7.

Le concessionnaire supportera les frais d'agrandissement des stations du chemin

de fer de l'État qu'il empruntera, à concurrence des dépenses indispensables nécessitées par le service de la ligne nouvelle dans les dites stations.

Il supportera également les dépenses qu'occasionneraient l'appropriation et la location des stations, parties de voies ou dépendances empruntées à d'autres lignes concédées auxquelles il devra relier les lignes spécifiées ci-dessus.

Les dépenses de construction de la station de Molenbeek, seront payées, à raison d'un intérêt de 5 p. % de leur montant constaté, par l'État et par le concessionnaire, au *prorata* de leur trafic respectif. Cette redevance est indépendante de celle que le concessionnaire, aura à acquitter, comme dans les autres stations communes, du chef de l'exploitation courante. Cette dernière sera également calculée au *prorata* du tarif respectif.

ART. 8.

Les frais de surveillance à payer aux termes de l'art. 28 du cahier des charges, sont fixés pour l'ensemble des différentes lignes concédées :

- 1° Pendant la durée de la construction, à sept mille francs (7,000) par an.
- 2° Pendant la durée de l'exploitation, à quinze cents francs (1,500) par an.

ART. 9.

Si le concessionnaire, usant de la faculté que lui accorde l'art. 65 du cahier des charges, cédait sa concession à une société anonyme, le capital à former pour la construction des différentes lignes concédées et pour la fourniture du matériel, fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de ces lignes, ne pourra dépasser cent cinquante mille francs (150,000) par kilomètre à simple voie et cent soixante-quinze mille francs (175,000) par kilomètre à double voie.

Les obligations à émettre éventuellement pour la formation de ce capital, ne pourront dépasser soixante-quinze mille francs (75,000), valeur réelle par kilomètre à simple voie et quatre-vingt-sept mille cinq cents francs (87,500) par kilomètre à double voie.

Dans le premier cas, la somme à affecter au paiement des intérêts et à l'amortissement de ces obligations, ne pourra dépasser 4,875 francs par an et par kilomètre; et, dans le second cas, fr. 5,687-50 par an et par kilomètre.

Les actions ne pourront être émises qu'au pair.

ART. 10.

Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention, le contractant de deuxième part a versé un cautionnement de cinq cent mille francs (500,000), qui demeurera affecté et sera remboursé ainsi qu'il est dit à l'art. 18 du cahier des charges.

ART. 11.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la législature un projet de loi tendant à ratifier la présente convention. Cette 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 ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles qui sont arrêtées, à moins que les contractants n'acceptent ces conditions.

ART. 12.

La présente convention et le cahier des charges y annexé, seront enregistrés au droit fixe de deux francs vingt centimes.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le dix-neuf mars mil huit cent soixante-six.

C. VANDER ELST.

JULES VANDERSTICHELEN.

CAHIER DES CHARGES

ET

Conditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concedés en Belgique.

Arr. 1^{er}. Toute concession de chemin de fer fera l'objet d'une convention spéciale et sera subordonnée aux conditions générales indiquées ci-après, en tant qu'il n'y sera pas dérogé par les stipulations de la convention. Celle-ci fixera la direction générale de la ligne, les points de passage obligés, le *maximum* d'inclinaison des pentes et des rampes, le délai d'achèvement des travaux, le montant du cautionnement, le taux des redevances à payer pour frais de surveillance respectivement pendant la construction et pendant l'exploitation de la ligne, ainsi que la durée de la concession, et, éventuellement, les conditions de rachat de la concession ou de reprise de l'exploitation de la ligne par l'État et celles concernant l'appropriation et la location de stations, parties de voies ou dépendances empruntées aux lignes de l'État ou à d'autres lignes.

Arr. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics des projets du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Le tracé sera rapporté, par une ligne rouge continue, sur un plan général des lieux à l'échelle de 1 à 20,000 (carte de la Belgique, par M. Vandermaelen).

Il sera rapporté en outre sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500 (plan du cadastre) par une ligne rouge qui pourra être interrompue dans les courbes.

Sur ces plans seront indiquées les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1 à 10,000 pour les longueurs et à l'échelle de un à mille pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux à Ostende. Il représentera, respectivement par des lignes noires, rouges et bleues, le terrain naturel, la surface supérieure des terrassements et celle des rails. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées au-dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques, comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des paliers, la longueur des parties droites et le développement ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

Sur le profil en long, aussi bien que sur les plans du tracé, sera figuré l'empla-

cement des stations, haltes, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir ultérieurement pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné d'un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type du railway.

Le tracé et le profil en long pourront être présentés par sections successives, mais chaque section devra s'étendre d'un point de passage obligé à un autre.

ART. 5. Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires présenteront des projets complets et détaillés de tous les ouvrages et fournitures nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de un à mille. Ils seront dressés par communes, en double expédition, et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises de terrain à faire.

Les projets des ouvrages de toute espèce se composeront de projections et de coupes verticales et horizontales assez multipliées et assez détaillées pour déterminer les formes et dimensions de toutes les parties des ouvrages.

Les projets d'ouvrages d'art et de passages à niveau comprendront des plans des lieux indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil en long du chemin de fer.

Les plans relatifs aux détournements de cours d'eau, routes et chemins, ainsi qu'à leurs raccordements avec les ouvrages d'art et les passages à niveau seront dressés à l'échelle de un à mille.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de un à cinq cents, ceux des bâtiments à l'échelle de un à cent et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de un à cinquante.

Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur d'exécution.

ART. 4. Avant de statuer sur les projets soumis à son approbation, le Ministre des Travaux Publics pourra faire procéder, aux frais des concessionnaires, aux opérations graphiques que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Il pourra aussi exiger la production de métrés et estimations des ouvrages à exécuter.

Il pourra apporter aux projets telles modifications qu'il jugera convenir, pour autant qu'elles ne soient pas en opposition aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession ou à celles du présent cahier des charges.

Il pourra notamment désigner les points où devront être établies des haltes ou des stations.

Les concessionnaires ne pourront, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics, s'écarter des projets approuvés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires seront tenus d'y apporter, s'il y a lieu, toutes les modifications

nécessaires pour permettre l'établissement des ouvrages d'art, passages à niveau, stations ou haltes, conformément aux projets approuvés.

Le Ministre des Travaux Publics pourra, en outre, prescrire, avant la mise à exécution des projets approuvés, telles modifications de détail qu'il jugera nécessaires, après avoir entendu les concessionnaires.

L'approbation donnée à des projets présentés par les concessionnaires ne pourra jamais être invoquée par eux pour justifier des dérogations aux prescriptions du présent cahier des charges, à moins que la convention spéciale de concession n'ait formellement autorisé ces dérogations.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, les concessionnaires devront faire parvenir au Département des Travaux Publics deux expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

Art. 5. Le tracé du chemin de fer sera établi de manière à donner aux parties courbes un rayon aussi grand que possible. Le rayon *minimum* des courbes est fixé à 500 mètres. Cependant, il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à 350 mètres aux abords des stations principales.

Les courbes dirigées en sens contraires devront être séparées par une droite de 100 mètres de longueur au moins.

A défaut de stipulations expresses dans la convention spéciale, le *maximum* d'inclinaison des pentes et rampes sera déterminé par le Ministre des Travaux Publics selon la configuration du terrain et la direction des transports les plus importants.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales d'un développement convenable.

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de 100 mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente et celle de la rampe atteindront ou dépasseront 5 millimètres par mètre.

Dans les souterrains, de même que dans les courbes de 500 mètres et moins de rayon, le profil en long du chemin de fer sera disposé suivant une inclinaison aussi faible que possible.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemin de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de 350 à 1,000 mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des Travaux Publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art de grande ouverture à construire sous la voie ferrée, le chemin de fer sera établi, autant que possible, en ligne droite et suivant une faible inclinaison longitudinale sur une longueur de 100 mètres au moins de part et d'autre de ces ouvrages, lorsque ceux-ci ne sont pas entièrement en maçonnerie.

Art. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et haltes, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement, aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le Département des Travaux Publics.

En tous cas, les terrains devront être acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les concessionnaires seront tenus d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui leur seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie aura été constatée par le Département des Travaux Publics.

Dans le cas où le Gouvernement concéderait un chemin de fer à simple voie, des gares d'évitement seront établies partout où il le jugera convenable.

Les concessionnaires auront toutefois la faculté d'exproprier les terrains nécessaires à l'établissement d'une deuxième voie.

L'écartement des rails sera exactement le même que celui du chemin de fer de l'État. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de 2 mètres aux moins. Cette largeur sera augmentée dans les stations et haltes autant que le Département des Travaux Publics le prescrira.

En dehors des stations et haltes, le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de 3^m,50 centimètres pour la simple voie et de 7 mètres pour la double voie. Il y aura au *minimum* 20 centimètres de ballast sous les billes et 5 à 10 centimètres au-dessus, selon le mode de fixation du rail sur ses supports.

Les talus du ballast seront inclinés à un et demi de base pour un de hauteur.

Une berme de 50 centimètres de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast. Toutefois, dans les remblais de plus de 6 mètres de hauteur, la largeur de la berme sera portée à 1 mètre.

La surface supérieure des terrassements aura une pente transversale de 3 centimètres par mètre de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

Des fossés dont le plafond aura 30 centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à 30 centimètres au moins en contrebas de la berme ménagée au pied des talus du ballast, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront généralement 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 du pied des remblais lorsque cela sera reconnu nécessaire par le Département des Travaux Publics 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 mètre de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions et la pente longitudinale 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 un à un, de un et quart à un ou de un et demi à un, 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 devra être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts du côté du chemin de fer sera réglée de la même manière et le pied de ces talus sera établi à 2 mètres au moins de la crête des talus des tranchées.

Des francs-bords seront ménagés de part et d'autre du chemin de fer, sur

toute son étendue ; ils auront 0^m,50, à 1 mètre de largeur, suivant les circonstances.

Arr. 7. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communications publiques existantes ne subisse que les modifications reconnues indispensables par le Département des Travaux Publics.

Les cours d'eau, routes et autres voies de communication publique ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité de projets approuvés au préalable par le Ministre des Travaux Publics.

À la rencontre des chemins et routes ordinaires, le chemin de fer devra passer, autant que possible, soit au-dessus, soit au-dessous de ces voies de communication.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau ou en contrehaut du chemin de fer seront surmontés de garde-corps ou parapets sur toute la longueur des têtes, y compris généralement la partie qui correspond aux chemins, routes, cours d'eau ou canaux au passage desquels les ouvrages d'art sont destinés.

Les concessionnaires pourront être tenus d'établir, sur les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, comme, en général, à tous les endroits où le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire, des écrans ou autres ouvrages disposés de façon à éviter aux chevaux la vue subite des trains ainsi que les effets du bruit et de la fumée produits par le passage des locomotives.

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par le Département des Travaux Publics à raison des circonstances locales, mais ne sera généralement pas inférieure à 7 mètres pour une route ni à 4^m,50 pour un chemin vicinal.

La voie charretière des viaducs aura 3 mètres à 5 mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc, et sera comprise entre deux trottoirs ; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même ; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré des concessionnaires.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière sera en rapport avec la destination et l'importance des viaducs. Elle ne sera cependant pas inférieure en général à 4^m,50 à l'aplomb des bordures ou filets d'eau de la chaussée.

Dans les souterrains, comme aussi dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, il devra rester un intervalle entièrement libre de 1^m,50, au moins, de chaque côté du railway.

À l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de 5 mètres dans les souterrains et de 4^m,80 au moins dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La section libre qui devra exister, tant sous ces ouvrages qu'en un point quelconque de la ligne, sera en tout cas telle qu'elle ne présente aucun obstacle dans les limites indiquées par des lignes hâchurées sur la figure annexée au présent cahier des charges.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué, de distance en distance dans les piédroits, des niches destinées à servir d'abris au besoin.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaires pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. S'ils sont surmontés d'un remblai de plus de 3 mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage, conformément aux indications du fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins 0^m,60 d'ouverture et 1 mètre de hauteur sous clef. Sous les grands remblais, ces dimensions seront augmentées autant que l'administration le prescrira.

Les ouvrages d'art ordinaires seront généralement pourvus de murs en aile et d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs, si les ouvrages doivent servir à l'écoulement des eaux.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions qu'elles auront à supporter, de concert entre les concessionnaires et le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux. En cas de désaccord, il en sera réservé au Département des Travaux Publics.

Il sera, au besoin, battu des pilots d'essai et opéré des sondages aux frais des concessionnaires.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art en général devront avoir subi, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, telles épreuves qu'il jugera nécessaires. Pour les ouvrages d'art, avec tabliers, construits sous le chemin de fer, indépendamment de l'emploi d'une charge stationnaire, les épreuves pourront consister à faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner pendant quelques heures, sur les voies, simultanément et successivement, un train de locomotives des plus pesantes. Pour les ouvrages, avec tabliers, construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de 400 kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, 18,000 kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge des concessionnaires.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer par un passage à niveau sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant de part et d'autre du railway sur une longueur de 7 mètres au moins à partir des rails extérieurs.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par le Département des Travaux Publics, mais qui ne sera pas inférieure à 5 mètres en général.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages ou les viaducs

auront, comme, en général, toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir par suite de détournements de voies de communication de l'espèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communication. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée autant que de besoin pour faciliter la circulation. Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée par le Département des Travaux Publics d'après les circonstances locales, mais qui ne pourra généralement dépasser 3 p. ‰.

Elles seront pavées ou empierrées suivant que les voies de communication dont elles font partie sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré des concessionnaires, sur une longueur qui sera fixée par le Département des Travaux Publics. Aux abords des passages à niveau, cette longueur sera de 5 mètres au moins de part et d'autre du palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et des passages à niveau sera au moins égale à 3^m,50 et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite au moins sur toute la longueur du palier.

ART. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments, dépendances et objets nécessaires pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consisteront notamment en bâtiments aux recettes, habitations de chefs de station, hangars et magasins aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompes, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisance, urinoirs, rampes de chargement, places de transbordement, pavages, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, loges, voies d'évitement, excentriques, crossings, clichés ou blocs d'arrêt, signaux et clôtures.

Les bâtiments et dépendances du chemin de fer en dehors des stations et des haltes consisteront notamment en barrières, clôtures, poteaux de défense, réverbères, maisonnettes de garde, loges de garde, maisons pontonnières, bornes kilométriques, poteaux de pente, bornes de délimitation et signaux à distance.

Les bâtiments seront pourvus d'un mobilier approprié à leur destination.

ART. 9. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie en rapport avec l'importance des localités, sans pouvoir être inférieure à 30 mètres carrés.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de 4 à 8 mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'un auvent, du côté du chemin de fer, et, s'il y a lieu, du côté opposé.

En face du bâtiment aux recettes et du côté opposé par rapport aux voies, le Département des Travaux Publics pourra exiger la construction d'un abri avec trottoirs pour les voyageurs.

Dans les stations de bifurcation ou de grande importance, les concessionnaires

pourront être tenus d'établir des gares couvertes pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera clôturé des deux côtés pour le moins par une haie vive. Une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur le railway, sera établie partout où le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire.

Aux abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues.

Des perrés seront construits aux abords des ouvrages d'art ainsi que dans les fossés et les talus du chemin de fer, là où le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux le reconnaîtra nécessaire.

Le Département des Travaux Publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis, soit par une maisonnette de garde et une loge, soit par une maisonnette de garde, soit par une simple loge. Il y aura au moins une maisonnette de garde avec loge pour chaque poste ou étendue de 2 à 3,000 mètres entretenue et surveillée par une même brigade d'ouvriers. En outre, tous les passages à niveau dépendant de routes ordinaires ou de chemins de grande communication seront pourvus d'une maisonnette de garde.

Les maisonnettes de garde auront les dimensions et dépendances le plus récemment admises sur le chemin de fer de l'État.

Elles seront pourvues d'un jardin, d'une contenance de quatre ares, au moins.

Les maisonnettes et loges de garde seront établies à une distance de 5 mètres au moins de la voie la plus rapprochée.

Pour chaque section de chemin de fer, les concessionnaires présenteront un plan général des lieux indiquant l'emplacement des maisonnettes et loges de garde, ainsi que les distances qui les sépareront.

ART. 10. Le Département des Travaux Publics se réserve le droit de faire exécuter par les concessionnaires, ou à leurs frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, au point de vue de la sécurité publique, de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

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.

Quand les rails seront en fer laminé, ils ne pèseront pas moins de 34 kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés sur leurs supports. Le *maximum* de distance entre les supports ne dépassera pas 1 mètre.

Les supports en bois seront en chêne. Toutefois, le Département des Travaux Publics se réserve d'autoriser l'emploi d'autres essences préparées à la créosote ou par tout autre procédé qu'il aura préalablement agréé. En tout cas, l'emploi de bois de chêne sera obligatoire aux abouts des rails et dans les courbes de

moins de 1,000 mètres de rayon, lorsque les rails ne seront point fixés sur les supports au moyen de coussinets.

A défaut de gravier, il devra être fait usage pour le balastage des voies, de pierrailles, scories et laitiers concassés, ou de cendres choisies de forges. Les échantillons des matières à employer devront être agréés par le Département des Travaux Publics.

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 qui se pratique dans les travaux exécutés pour compte de l'État ou à ce que le Département des Travaux Publics prescrira.

Les ouvrages d'art seront en général construits en maçonnerie en tôle ou en fer laminé ou forgé. La fonte ni le bois ne pourront être employés sous forme de longerons.

Dans les tabliers métalliques, les formes et dimensions des pièces en fer laminé, tôle ou fer forgé seront telles que les plus fortes charges que les tabliers peuvent avoir à supporter ne produisent pas une fatigue supérieure à 6 kilogrammes par millimètre carré.

ART. 12. 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, sera construit de manière à assurer la sécurité des transports, la facilité du raccordement, entre elles, des voitures appartenant aux différentes administrations, et la commodité des voyageurs; il devra pouvoir sans inconvénient être admis à circuler sur les lignes de l'État ou faire partie de ses trains, et aura des dimensions telles qu'à vide ou à pleine charge sa section transversale soit renfermée dans les limites indiquées par des lignes pleines sur la figure annexée au présent cahier des charges, y compris la saillie des portières représentée par des lignes ponctuées. Les voitures à voyageurs seront couvertes. Elles seront fermées au moyen de glaces.

L'exécution de ces différentes conditions sera vérifiée par le Département des Travaux Publics, qui pourra interdire la circulation, sur les lignes de l'État et même sur la ligne concédée, du matériel qui ne remplirait pas les conditions exigées.

ART. 13. Les haltes et les stations auront un développement en rapport avec leur importance. Les haltes auront généralement au moins 300 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur moyenne et les stations secondaires 400 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur moyenne. En outre les concessionnaires seront tenus de donner, aux haltes et stations, les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie et même de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le Département des Travaux Publics le jugera nécessaire.

ART. 14. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence 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.

Il est expressément défendu aux concessionnaires, à moins d'y être autorisés par le Ministre des Travaux Publics, de stipuler, dans les actes d'acquisition, des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général et spécialement quelque servitude que ce soit au profit du vendeur.

Art. 15. Aucune tranchée, coupe de bois, extraction de terre ou de pierre, ni aucune espèce de travaux ne pourront être pratiqués dans les bois soumis au régime forestier et appartenant à l'État, aux communes et aux établissements publics, sans une autorisation préalable, conformément au code forestier et à l'arrêté royal du 20 décembre 1854. Les concessionnaires s'entendront à ce sujet avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

Art. 16. 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. 17. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai déterminé par la convention spéciale de concession.

Art. 18. Un cautionnement, dont l'acte spécial de concession déterminera l'importance, sera déposé par les concessionnaires et demeurera affecté à titre de 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 de la convention spéciale de concession et 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. 19. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention spéciale et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le Gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à déchéance que si les concessionnaires n'avaient pas rempli leurs obligations dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

Art. 20. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses tant de la convention spéciale de concession que du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des sections de 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 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 irrévocablement déchus de tous leurs droits.

ART. 21. Les art. 19 et 20 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. 22 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 prescrivant, outre les mesures d'ordre intérieur, toutes les mesures propres à assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation ;

2° Des tarifs déterminant les prix des transports de toute espèce de station à station ;

3° Un livret comprenant les conditions réglementaires de ces transports.

Le Département des Travaux Publics fera, au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité et de la régularité de l'exploitation. Ces modifications seront obligatoires pour les concessionnaires.

ART. 23 Le Département des Travaux Publics pourra exiger qu'il y ait, au moins, trois convois par jour, transportant des voyageurs dans les deux sens pour chaque partie de la ligne. Il se réserve de fixer, s'il le juge convenable, les heures de départ et d'arrivée de ces trains, de manière à les faire coïncider avec celles des trains des autres lignes.

ART. 24. Les lois et règlements de police en vigueur au chemin de fer de l'État et à intervenir, le cas échéant, sont applicables au chemin de fer concédé.

ART. 25. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation telle 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 sus, 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 l'obligation de pourvoir à l'exploitation, les concessionnaires n'avaient pas valablement justifié qu'ils sont en état de la reprendre et de la continuer, ou s'ils ne l'avaient pas effectivement reprise, ils seraient déchus de leurs droits comme dans le cas prévu à l'art. 19.

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

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

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

ART. 27. Le Gouvernement, sur la proposition des concessionnaires, nommera ceux de leurs agents qui auront à remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

ART. 28. Le Département des Travaux Publics 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.

À cette fin, ceux-ci verseront annuellement, par kilomètre de voie concédée, dans la caisse qui leur sera désignée à cet effet :

1° Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée des travaux de construction, à partir de la date de l'arrêté de concession définitive ;

2° Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée de l'exploitation, et prenant 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.

Ces sommes seront déterminées par la convention spéciale de concession.

Les concessionnaires mettront à la disposition des fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des travaux, les ouvriers, instruments et autres objets nécessaires pour procéder à la vérification du tracé et du nivellement de la ligne concédée, de tous ses ouvrages et dépendances.

ART. 29. La surveillance à exercer par le Département des Travaux Publics,

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 charge de l'État.

ART. 30. Il sera facultatif au Département des Travaux Publics de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir. A cet effet, les fonctionnaires du Département des Travaux Publics à ce désignés auront accès en tout temps dans les stations et haltes, ainsi que sur toute la ligne et seront admis dans les convois publics gratuitement.

Les agents des concessionnaires devront prêter leur concours chaque fois qu'il sera requis à ce sujet.

ART. 31. 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 contrat spécial de concession et du présent cahier des 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 demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

ART. 32. Le Département des Travaux Publics aura le droit de s'opposer à l'exécution de tout ouvrage dont le projet n'aura pas été approuvé.

Les concessionnaires ne pourront interrompre ni entraver la circulation sur les chemins, routes, voies ferrées et voies navigables, à moins d'y être formellement autorisés par le fonctionnaire de l'État chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Ils ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle au libre écoulement des eaux.

Ils devront, au besoin, établir des moyens de communication ou découlement provisoires, conformément aux instructions du Département des Travaux Publics, qui se réserve le droit de 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. 33. 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 du Département des Travaux Publics.

ART. 34. 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 rem-

pliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires percevront à leur profit, pendant un terme à fixer dans la convention spéciale de concession, des péages établis sur les bases ci-après.

ART. 35. Le terme dont il est parlé à l'article qui précède prendra cours à l'expiration du délai fixé, par la convention spéciale, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin fer, quelle que soit d'ailleurs l'époque à laquelle la ligne aura effectivement été livrée à l'exploitation en partie ou en totalité.

Si ce délai était prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai.

ART. 36. Les tarifs de péages dont il est fait mention à l'art. 34, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'État, en vigueur au moment où interviendra la convention spéciale de concession.

ART. 37. Les tarifs mixtes que les concessionnaires établiront avec le chemin de fer de l'État ou avec d'autres lignes concédées seront fixés pour tous les tarifs et classes de tarifs d'après les bases des tarifs de l'État en vigueur à l'époque où interviendra la convention spéciale de concession, sans augmentation de frais fixes ou accessoires et en raison des distances à admettre du point de départ au point de destination.

ART. 38. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés aux articles ci-dessus, 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. 39. 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, quinze jours 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.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le Département des Travaux Publics sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourra notamment rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, c'est-à-dire appartenant à la même classe du tarif, et les prix ainsi abaissés ne pourront, 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 et à la condition que le public en sera prévenu au moins un

mois d'avance par des affiches et des avis, comme il est stipulé ci-dessus pour les abaissements de prix.

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

ART. 40. 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 Département des Travaux Publics.

ART. 41. Les militaires, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux, leurs chevaux et leurs bagages, aux prix et conditions admis pour les transports de l'espèce sur les chemins de fer de l'État.

ART. 42. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer concédé, 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. 43. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, le Département des Travaux Publics 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 le Gouvernement et les concessionnaires.

ART. 44. 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. 45. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement par tous les convois, dans les deux sens, et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches ou paquets, et les fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des postes.

Un compartiment de voiture de deuxième classe devra être mis à la disposition des agents qui accompagneront les dépêches par les trains où il n'y aura pas de bureau.

ART. 46. Les concessionnaires seront tenus de fournir, gratuitement, sur chacun des points de leur ligne où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Jusqu'à ce que la construction de ces bureaux soit terminée, les concessionnaires devront tenir gratuitement à la disposition de ladite administration, un local convenable pour y établir provisoirement son service, si le nombre ou les dimensions des bâtiments existants le permettent.

Le Département des Travaux Publics 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 condi-

tion 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. 47. Le Département des Travaux Publics 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 convenables, pour qu'il n'en résulte ni danger ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le Département des Travaux Publics désirera construire des locaux spéciaux pour y 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 télégraphiques. Les dits agents feront connaître à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, les accidents ou dérangements, leurs causes et tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de ladite administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, de même que les appareils et les 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 Ministre des Travaux Publics, 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 de la ligne de chemin de fer concédée. Dans ce cas, le Ministre des Travaux Publics, désignera les stations où les fils des concessionnaires devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État et manœuvrés par les agents du Gouvernement.

Les agents des concessionnaires auront le droit d'échanger entre eux, comme dépêches de service, les communications télégraphiques 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 Département des Travaux Publics.

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 les lignes de l'État.

Les concessionnaires devront prêter, au service des correspondances télégraphiques privées, le concours qui sera réclaté par le Département des Travaux Publics, d'après les clauses du règlement général arrêté par ce Département.

ART. 48. Le Département des Travaux Publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement de voies de raccordement, soit aux stations, soit en pleine voie (gares privées). La construction et l'exploitation de

ces voies de raccordement et gares privées aura lieu aux conditions de celles établies sur les lignes de l'État.

ART. 49. Le Gouvernement pourra faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant du chemin de fer concédé ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer, de ce chef ou sous prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

ART. 50. 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 et réciproquement.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée d'après les bases admises pour les relations mixtes des lignes de l'État.

ART. 51. 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 et autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

ART. 52. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer et 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 les 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 payement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des passages à niveau qui seraient établis par l'État, par les provinces ou les communes, par suite de la construction de routes ou autres voies de communication nouvelles ou par suite de la rectification de routes ou autres voies de communication existantes.

ART. 53. Le Gouvernement pourra 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 réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

ART. 54. 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 pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent de ce chef ou à ce sujet réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 55. 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. 56. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien ; à cet effet, et sans préjudice à ce qui est stipulé à l'art. 25, si, pendant les cinq dernières années de leur concession, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à leurs obligations, le Département des Travaux Publics aurait le droit de saisir les recettes de la ligne et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances.

ART. 57. A dater de l'expiration de la concession, le Département des Travaux Publics 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. 58. 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 Département des Travaux Publics. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer au Département des Travaux Publics 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. 59. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, aux termes de la convention spéciale de concession et 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. 60. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant du Département des Travaux Publics. 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 relevant du Département des Travaux Publics.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou 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. 61. 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, en tout temps, toutes les fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation prompte et régulière de la ligne.

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. 62. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent et celles du contrat spécial de concession 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. 63. 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.

Le Gouvernement se réserve le droit, soit de racheter la concession, soit de reprendre l'exploitation dans des délais et sous des conditions à déterminer par la convention spéciale de concession.

ART. 64. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, des objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 65. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à fr. 2-20 (deux francs vingt centimes).

Vu et approuvé :

Bruxelles, 20 février 1866.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

Vu pour être annexé à la convention en date de ce jour relative à la concession des lignes de chemin de fer formant le réseau dit : du Brabant.

Bruxelles, le 19 mars 1866.

Le concessionnaire,

C. VANDER ELST.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.