

5^o § 2 (nouveau) de l'art. 47 du cahier des charges.

S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société, dût suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes et, dans ce cas, les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

6^o Art. 55 du cahier des charges.

Les concessionnaires exécuteront, à leurs frais, risques et périls, sous le régime du présent cahier des charges, un embranchement vers Diest, dont la direction sera fixée ultérieurement par arrêté royal.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre des travaux publics (M. Dechamps).

342. — 27 MAI 1845. — *Arrêté de concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre.* (Mon. du 29 mai 1845.)

Léopold, etc. Vu la loi du 21 de ce mois, par laquelle le gouvernement est autorisé, sous les réserves y indiquées, à accorder à la compagnie représentée par les sieurs Tarte (X.), Sherman (E.) et Smale (H. L.), la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, avec embranchement vers Diest;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La compagnie représentée par les sieurs Tarte (X.), Sherman (E.) et Smale (H. L.) est déclarée concessionnaire du chemin de fer de Louvain à la Sambre, avec embranchement vers Diest, aux clauses et conditions reprises dans la convention et le cahier des charges du 29 mars 1845 et sous les réserves exprimées dans la loi du 21 de ce mois.

Notre ministre des travaux publics (M. Dechamps) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

CONVENTION.

Entre les sieurs Tarte (Xavier), ingénieur civil à Bruxelles, Sherman (Édward) et Smale (Henri-

Lewis), ces deux derniers demeurant à Londres et agissant tant pour eux que pour les sieurs Barnes (John), Castendieck (John) et Capper (Samuel James), également domiciliés à Londres, d'une part;

Et le gouvernement belge, représenté par M. le ministre des travaux publics, d'autre part, A été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter, à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer de Louvain à la Sambre, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. Les premiers contractants, pour assurer l'exécution de l'engagement par eux pris aux termes de l'article précédent, verseront, à la première demande du gouvernement, un cautionnement d'un million de francs.

Art. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 45 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 50 p. c.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

Art. 4. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le ministre des travaux publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de deux millions et demi de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

Art. 5. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé, dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les chambres législatives apportaient aux présentes des changements que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient admettre.

Art. 6. Le ministre des travaux publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent, et s'oblige à les soumettre à la sanction de la législature avant la fin de la présente session; si la sanction de la législature était refusée, la convention qui précède serait regardée comme non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 29 mars 1845.

A. DECHAMPS.

X. TARTE.

E. SHERMAN.

H. L. SMALE.

CAHIER DES CHARGES.

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRACÉ.

Art. 1^{er}. Le chemin de fer de Louvain à la Sambre présentera un développement total d'environ 55 kilomètres. Il sera construit à double voie.

Prenant son origine aux abords de la porte de Tirlemont, à Louvain, le tracé se dirigera par Bierbeek, Tourinnes, Hamme-Mille et Grez; passera à la gauche de Wavre; gravira la crête de partage aux environs de Walhain-Saint-Paul; touchera Gembloux et, descendant la vallée de l'Ornoz, viendra se terminer à Jemeppe-sur-Sambre. Des embranchements à simple voie raccorderont le chemin au railway de l'État, à Louvain d'une part et à Jemeppe, d'autre part.

Toutes les parties du chemin, tant sous le rapport du tracé des courbes, alignements, etc., que sous celui du profil, pentes, rampes et niveaux, devront d'ailleurs être exécutées, autant que possible, conformément aux plans et indications générales du projet dressé par M. l'ingénieur Dandelin et publié par ordre du département des travaux publics.

Les ouvrages, les bâtiments et dépendances, les stations et le matériel d'exploitation devront également se trouver en rapport avec les données et prévisions du même projet.

Le poids des rails sera au minimum de 27 kilogrammes par mètre courant. Les billes seront d'essence de chêne et présenteront les dimensions requises aujourd'hui pour les travaux de l'État.

Art. 2. Dans le courant de l'année, à compter du jour où la loi de concession aura été promulguée, les concessionnaires soumettront à l'approbation du ministre des travaux publics les projets complets, consistant en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins; les ponts à bascule et loges de garde; les projets de stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

Art. 3. Les concessionnaires se conformeront, autant que possible, pour la rédaction des propositions et projets dressés en exécution de l'art. 2, 1^o aux bases admises par les ingénieurs de l'État dans la rédaction du projet existant, à quel effet ils recevront copie des plans, profils, devis et autres documents y relatifs; 2^o aux mesures adoptées pour la construction du railway national.

Art. 4. Le ministre des travaux publics pourra

apporter aux propositions et projets dont il s'agit telles modifications qu'il trouvera nécessaire, et utiles pour reproduire, autant que possible, les conditions qui ont servi de base au projet du gouvernement; les concessionnaires devront s'y conformer et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés, que moyennant l'autorisation expresse et formelle du département des travaux publics.

Art. 5. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État.

Art. 6. Le fer pour la voie proviendra des usines du pays, pourvu toutefois qu'elles puissent le livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 p. c. celui des fers étrangers, rendus à Anvers.

Art. 7. Les locomotives, voitures et wagons seront confectionnés dans le pays; cependant, à raison des perfectionnements qui pourraient être apportés à l'étranger dans la fabrication des locomotives, les concessionnaires ont la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires pour servir de modèles.

Art. 8. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les localités, sous la condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité et qu'ils seront mis en œuvre d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

Art. 9. Les travaux et constructions seront achevés, au plus tard, endéans les trois années à compter du jour fixé par l'art. 2, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer de Louvain à la Sambre puisse être exploité sur toute sa longueur par locomotives.

Art. 10. Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation, ni commencer aucuns travaux, avant d'avoir justifié, à la satisfaction du département des travaux publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de *deux millions et demi* de francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 15.

Art. 11. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, en vertu d'une autorisation expresse du ministre des travaux publics.

Art. 12. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer de Louvain à la Sambre, pour son exploitation et pour son entretien. Cette clause doit être considérée comme la base du

contrat ; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 13. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, aura lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

Art. 14. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

Art. 15. A la première demande du gouvernement, les concessionnaires fourniront un cautionnement d'un million de francs en numéraire, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux ; ce capital sera remis au gouvernement qui en demeurera dépositaire, sans devoir aucun intérêt : il sera restitué aux concessionnaires par cinquièmes, à mesure qu'ils auront exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

Art. 16. Si, dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du versement de deux millions et demi exigé par l'art. 10, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait et de plein droit déchués de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 17. Les concessionnaires seront également déchués de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 9, et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la deuxième année.

Art. 18. Dans le cas de déchéance prévu par les deux articles précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira 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 nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la

mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'État, aucune réclamation, ni prétention, de quelque chef que ce puisse être. Dans le cas où le cautionnement des concessionnaires ne leur aurait pas encore été entièrement restitué, ce cautionnement ou ce qui leur en demeurerait dû, serait acquis à l'État, à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement, égal à la somme ainsi acquise au gouvernement. Si l'adjudication, ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois ; et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, le chemin de fer déjà mis en exploitation, avec leur matériel et toute la partie non remboursée du cautionnement, seraient acquis sans aucune indemnité au gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchués de tous leurs droits.

Art. 19. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

Art. 20. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration 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 le faire à la première réquisition.

Art. 21. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser, à leurs frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière, de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc. Des expéditions, dûment certifiées, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront déposés, aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration.

Exploitation et entretien.

Art. 22. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie, actuellement en vigueur ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront appli-

cables au chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Le gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer et de ses dépendances.

Les concessionnaires sont autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent sont obligatoires pour les concessionnaires et, en général, pour les personnes qui feront usage du chemin de fer.

Art. 23. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation; si les concessionnaires étalent en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à cet effet par l'administration, le gouvernement pourrait y faire procéder d'office et, dans ce cas, il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des travaux et fournitures exécutés, majorés d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

Art. 24. Il sera facultatif au gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

Péages.

Art. 25. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement

toutes leurs obligations, le gouvernement leur concède, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir les droits déterminés au tarif ci-après, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins desdits concessionnaires.

TARIF.

Les bases du tarif sont les suivantes :

Marchandises.

1^{re} classe. — Ardoises, bières, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sacs, engrais, fers en barres ou étirés et les objets en fonte dont la valeur n'excède pas 50 fr. par 100 kilog., graines, laines brutes (dites *en masse*), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumons ou en lingots, minerais, mitraille ou limaille en barils, noir animal servant d'engrais, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, sel de soude, son, terres, tôles, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisse et objets analogues : fr. 0-45 par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

2^e classe. — Marchandises qui ne sont comprises, ni dans la première, ni dans troisième classe : fr. 0-75 par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

3^e classe. — Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux : fr. 1-00 par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.

Voyageurs.	{ 1 ^{re} classe, 2 ^e id., 3 ^e id.,	fr. » 40 c. par voyageur et par lieue.
		» 30 id.
		» 20 id.
Bagages.	{ Au-dessous de 5 kil. Au-dessus de 5 kil.	» 30 par 100 kil. et par lieue.
		» 60 par colis pour toutes les distances.
		» 20 par 100 kil. et par lieue.

FONDS ET VALEURS.

DISTANCE.	De 1 à 100 fr.	De 101 à 500 fr.	De 501 à 1,000 fr.	De 1,001 à 5,000 fr.	Pour chaque mille au-dessus des 5 premiers mille francs.	
					Par mille.	Or et papiers, valeurs.
De 10 lieues et au-dessous.	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20
De plus de 10 lieues.	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30

Equipages.	} à 2 roues, à 4 roues,	par liene et par voiture, fr.	2 00	
			id. id.	5 00
Chevaux.	} 1 cheval, 2 ou 3 chevaux,	id.	par envoi, 2 00	
		id.	id.	2 25
Bétail.	} 5 à 6 bœufs ou 1 waggon de petit bétail. 3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 12 moutons. 1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons.	id.	id.	2 25
		id.	id.	2 00
		id.	id.	2 00
		id.	id.	1 50

Le chargement et le déchargement des marchandises pondéreuses se feront aux frais de l'expéditeur et par les soins des concessionnaires, aux prix actuellement fixés par les tarifs de l'État.

Les diverses bases qui précèdent ne sont, au reste, que des *maxima*, et il sera facultatif aux concessionnaires de les réduire, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Le transport d'objets dangereux, de masses indivisibles de grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

Les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré; tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, payera pour la charge entière du waggon ou des waggons, quel que soit le poids.

Art. 26. Les concessionnaires auront le droit d'appliquer le tarif ci-dessus, à toutes les sections qui pourraient être livrées à la circulation avant l'achèvement complet du chemin de fer de Louvain à la Sambre, et ce avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 27. Dans le cas où les concessionnaires jugeraient utile et convenable d'abaisser, au-dessous des limites *maxima* déterminées par le tarif, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis, qu'après un délai de trois mois.

Art. 28. Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par un arrêté du ministre des travaux publics, pris sur la proposition des concessionnaires, et annoncés au moins un mois à l'avance, par voie d'affiches et de publications.

Art. 29. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois; les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 30. Les militaires en service, voyageant

en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

Art. 31. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 32. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du gouvernement, seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, les concessionnaires seront tenus de réserver, chaque jour, à l'arrière du train des voitures d'un des convois de voyageurs, expédiés dans l'une et l'autre direction, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 33. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

Art. 34. Au moyen de la perception des droits réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs, qui leur seront confiés.

Art. 35. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration.

Art. 36. Il sera loisible à qui que ce soit, d'établir, le long du chemin de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir en dehors du chemin de fer une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou déchargement ne

puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer ou les embranchements.

Art. 37. Il sera également permis à qui que ce soit d'établir des embranchements aboutissant au chemin de fer et qui ne soient pas de nature à faire l'objet d'une concession par voie de péages.

Art. 38. Les concessionnaires du chemin de fer de Louvain à la Sambre ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 46, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas usé du droit de préférence que leur attribue ledit article. L'établissement de ces embranchements ne pourra motiver de leur part aucune demande d'indemnités, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à leur charge.

Les concessionnaires s'engagent à n'apporter aucune entrave à la libre exploitation de ces embranchements et à adopter, à leur égard, des mesures analogues à celles qui seront consacrées par les conventions à intervenir pour régler les conditions de la circulation du matériel de l'État et de la compagnie, sur les lignes respectives.

Art. 39. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer de Louvain à la Sambre, ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de l'une ou de l'autre des deux provinces traversées par ledit chemin de fer, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 40. Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires; mais le gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés aux fins de remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire, au vœu de la loi du 15 avril 1843.

Art. 41. Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires; à cet effet, les concessionnaires verseront, endéans les trois mois, à compter de la date de la concession et annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, une somme de 15,000 fr.; et, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 1,000 fr.

Art. 42. La surveillance à opérer par le gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

Art. 43. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien et, par suite, si pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complètement à cette obligation, le gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

Art. 44. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits.

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

Art. 45. Les concessionnaires ont la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière.

S'ils usent de cette faculté, ils n'en restent pas moins personnellement obligés envers le gouvernement, pour l'entière et bonne exécution des travaux dans les limites du présent cahier des charges, même dans le cas où ils formeraient une société anonyme approuvée par le gouvernement; l'approbation qui serait donnée aux statuts d'une semblable société, ayant uniquement pour but de lui assurer une existence légale, mais nullement de substituer un nouvel obligé aux obligés primitifs, qui seraient déchargés.

Art. 46. Le gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

Le gouvernement se réserve également de déroger l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé.

La compagnie aura la préférence pour l'exécution de ces embranchements, qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles, octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

Les concessionnaires seront également non recevables à réclamer des indemnités :

1^o A titre des modifications que pourraient subir la taxe des barrières et les péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2^o A titre de modifications au tarif des douanes ;

3^o A titre de toutes autres mesures, prises ou provoquées par l'administration, dans le cercle de ses attributions.

Art. 47. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement 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 éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

Art. 48. Dans tous les cas où il y aura lieu à des dommages-intérêts au profit du gouvernement, aux termes des stipulations qui précèdent, ils lui seront acquis à charge des concessionnaires, sans qu'il doive justifier d'aucun préjudice éprouvé.

Art. 49. 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 fait reconnaître la réalité et l'influence par le gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le gouvernement, au moment où ils auront été posés, ou au plus tard dans les trente jours suivants.

Art. 50. Dans aucun cas ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement ; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Art. 51. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les

stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme leur accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

Art. 52. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration ; les 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 par reçu.

Art. 53. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires ; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans aucun cas, 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. 54. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante et dix centimes en principal.

Art. 55. Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, sous le régime du présent cahier des charges, l'embranchement de Vertryck et de Diest, à la condition de faire connaître leurs intentions à cet égard, dans un délai de six mois, à compter de la date de la loi de concession.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 1845.

A. DECHAMPS.

X. TARTE.

E. SREMAN.

H. L. SWALR.

345. — 21 MAI 1845. — *Loi autorisant la concession des chemins de fer de Liège à Namur, de Manège à Mons et d'autres voies de communication* (1). (Monit. du 29 mai 1845.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé, sous les réserves indiquées ci-après, à accorder à

(1) Présentation à la chambre des représentants, le 14 avril 1845. (Documents, page 1557.) — Rapport par M. Lesoinne, le 3 mai. (Docum., p. 1700.) — Discussion, le 9 mai. — Adoption, le même jour, par 63 voix contre 2.

Rapport au sénat par M. le vicomte Desmanet de Biesme, le 14 mai. (Documents, page 1752.) — Discussion, les 16 et 17. — Adoption, le 17, par 35 voix contre 1.