

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. SWAER.

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.

la compagnie représentée par M. d'Harcourt (George-Robert), de Londres, stipulant au nom de MM. Spottiswoode (Andrew), Bates (Richard), Gurney Fry (John), la concession des chemins de fer de Liège à Namur et des charbonnages du Centre à Manage et à Mons, aux conditions posées dans la convention du 14 avril 1845 et dans les cahiers des charges y annexés.

La disposition suivante est substituée à l'article 3 de la convention :

« Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'article 52 du cahier des charges pour le chemin de fer de Liège à Namur (art. 53 du cahier des charges pour le chemin de fer de Manage à Mons), de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, ces actions ne pourront être émises en Belgique, par souscription ouverte au public, ni être cotées aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer. »

Les cahiers des charges sont modifiés comme suit :

1^o Art. 53 du cahier des charges pour le chemin de fer de Liège à Namur (36 de celui de Manage à Mons).

« Tous changements apportés dans les tarifs devront être approuvés 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; »

2^o § 2 nouveau de l'art. 54 du cahier des charges pour le chemin de fer de Liège à Namur (55 de celui de Manage à Mons).

« 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. »

3^o Art. 65 du cahier des charges pour le chemin de fer de Liège à Namur.

« En cas de concurrence pour la construction de tout ou partie du chemin de fer de Namur à Dinant ou à la frontière, la préférence serait acquise aux concessionnaires de celui de Liège à Namur. »

4^o Article final des cahiers des charges.

« Le gouvernement pourra prescrire l'emploi des waggonnets couverts. »

Art. 3. Le gouvernement pourra autoriser, aux mêmes conditions, le prolongement du chemin de fer de Namur à Liège, soit jusqu'à Visé, soit

jusqu'à la frontière néerlandaise, dans le cas où une concession serait accordée par le gouvernement des Pays-Bas, sur la rive droite de la Meuse, vers la frontière de Belgique.

Art. 3. Le gouvernement est autorisé à concéder à la compagnie représentée par les sieurs Bischoffsheim (J. R.) et Oppenheim (Joseph), aux conditions posées dans les conventions du 3 mai 1845 :

1^o Le canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille;

2^o La branche de chemin de fer, ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelines.

Art. 4. Le gouvernement est autorisé à accorder à la compagnie représentée par le sieur Neville (A. H.), aux conditions posées dans la convention du 5 mai 1845, la concession d'un chemin de fer de Marchienne-au-Pont à la frontière de France, par la vallée de la Sambre.

Art. 5. Les deux concessions de chemins de fer dont il est parlé aux articles 3 et 4, sont régies par les cahiers des charges pour les chemins de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons, sous les réserves indiquées à l'art. 1^{er}.

La concession du canal de Mons à la Sambre est régie par le cahier des charges arrêté le 25 août 1838 et modifié par la convention du 5 mai 1845. Le § 4 de l'art. 1^{er} de ce cahier des charges est en outre remplacé par la disposition suivante :

« Immédiatement en aval de Givry, le canal franchira la Trouille, pour se placer sur la rive gauche de cette rivière, qu'il suivra à peu près parallèlement à son cours et en traversant les territoires des communes de Harmignies et de Spiennes; de ce point, il se dirigera sur le canal de Mons à Condé, soit par Chuesmes, soit en traversant la ville de Mons, au choix du gouvernement. »

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).

344. — 28 MAI 1845. — *Arrêté royal de concession du chemin de fer d'Erquelines à Marchienne-au-Pont, près Charleroi, par la vallée de la Sambre.* (Monit. du 29 mai 1845.)

Léopold, etc. Vu la loi du 21 mai courant, dont l'art. 4 autorise le gouvernement, sous certaines réserves, à accorder à la compagnie représentée par le sieur Neville (A. H.), la conces-