

Cet excédant de recettes sera transporté en recette extraordinaire au compte définitif de l'exercice 1843.

Dispositions particulières.

Art. 10. Les ressources encore réalisables sur les droits acquis à l'exercice 1835 seront portées en recette extraordinaire au compte de l'exercice courant, au moment où les recouvrements auront lieu.

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 finances, M. J. Malou.

447. — 15 JUIN 1846. — *Loi qui ouvre un crédit de quarante mille francs pour l'inauguration internationale des chemins de fer belges-français* (1). (Monit. du 23 juin 1846.)

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

Art. 1^{er}. Un crédit de quarante mille francs (fr. 40,000) est ouvert au département des travaux publics pour l'inauguration internationale des chemins de fer belges-français.

Art. 2. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

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. de Bavay.

448. — 15 JUIN 1846. — *Arrêté royal nommant le baron Goer chevalier de l'ordre de Léopold*. (Monit. du 25 juin 1846.)

Motifs. « Voulant donner au baron de Goer (Léopold), président de la commission d'agriculture de la province de Namur, ancien membre du conseil provincial, ancien bourgmestre de la commune de Lesve, un témoignage public de notre satisfaction et récompenser les services qu'il a rendus dans sa longue carrière. »

449. — 15 JUIN 1846. — *Arrêté royal nommant le baron Popelaine chevalier de l'ordre de Léopold*. (Monit. du 25 juin 1846.)

(1) Présentation à la chambre des représentants le 3 juin 1846. — Rapport de M. de Vries le 6 juin. — Adoption le même jour par 47 voix contre 6.

Adoption d'urgence au sénat le 8 juin à l'unanimité des 27 membres présents.

(2) Présentation à la chambre des représentants

Motifs. « Voulant donner au baron Popelaine de Terloo un témoignage public de notre satisfaction et récompenser son zèle à enrichir le Musée royal d'histoire naturelle d'objets recueillis par lui, à ses frais, dans différents pays lointains, et notamment en Amérique. »

450. — 16 JUIN 1846. — *État dressé par le ministre de l'intérieur* (M. le comte de Theux), en exécution de l'article 4 de la loi du 31 juillet et de l'arrêté royal du 7 août 1834, et indiquant le prix moyen du froment et du seigle pendant la semaine du lundi 8 au samedi 13 juin 1846. (Monit. du 17 juin 1846.)

MARCHÉS RÉGULATEURS.	FROMENT.		SEIGLE.	
	Quant. vend.	Prix moyen. Fr. c.	Quant. vend.	Prix moyen. Fr. c.
Anvers,	24	23 37	60	18 80
Arlon,	300	31 00	90	21 50
Bruges,	586	23 99	212	16 79
Bruxelles,	1,414	24 58	35	18 89
Gand,	472	22 43	237	17 43
Hasselt,	180	26 60	730	20 45
Liège,	3,220	23 16	1,650	17 52
Louvain,	1,125	25 79	209	20 90
Mons,	4,500	22 96	400	16 15
Namur,	153	23 73	»	»
Totaux. . . .	12,004		3,623	
Prix moyen.	23 77	18 21

451. — 17 JUIN 1846. — *Arrêté royal nommant le sieur Frédéric-Sigismond officier de l'ordre de Léopold*. (Monit. des 20 et 21 juillet 1846.)

Motifs. « Voulant donner au sieur Frédéric-Sigismond de Meyer, conseiller intime de cabinet de S. A. R. le prince électoral corégent de Hesse, une marque particulière de notre bienveillance. »

452. — 18 JUIN 1846. — *Loi autorisant la concession du chemin de fer du Luxembourg* (2). (Monit. du 19 juin 1846.)

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

le 4 mars 1846. — Rapport par M. Zoude le 11 mai (Docum., p. 1440). — Discussion les 4, 5, 6, 8 et 9 juin. — Adoption le 9 par 56 voix contre 3 (1 absent).

Rapport au sénat par M. le comte de Brierle le 10 juin 1846. — Discussion le 12 juin. — Adoption le même jour par 25 voix contre 2.

Article unique. Le gouvernement est autorisé à accorder aux sieurs De Clossmann (F. F.) et consorts, la concession du chemin de fer du Luxembourg, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges, signés sous les dates des 15 et 20 février 1846.

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. de Bavay.

455. — 18 JUIN 1846. — *Arrêté de concession.*
(Monit. du 19 juin 1846.)

Léopold, etc. Vu la loi de ce jour qui autorise le gouvernement à accorder aux sieurs De Clossmann (F. F.) et consorts, la concession du chemin de fer du Luxembourg, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges, signés sous les dates des 15 et 20 février 1846 ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. La concession du chemin de fer du Luxembourg est accordée aux sieurs De Clossmann (F. F.) et consorts.

Art. 2. Les conditions de cette concession sont déterminées par la convention et le cahier des charges signés sous les dates des 15 et 20 février 1846 ; ces actes seront annexés au présent arrêté.

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

CONVENTION.

M. le ministre des travaux publics de Belgique, premier soussigné, d'une part,

Et, d'autre part, messieurs :

François-Frédéric de Clossmann, demeurant à Londres (Park-lane Hyde Park), chevalier, directeur de la compagnie du chemin de fer de Sedan ;

John Masterman jeune, chevalier, demeurant à Londres, banquier ;

Richard Heaviside, de Brighton, chevalier, directeur du chemin de fer de Sedan et de Great-Eastern et Western railway ;

Charles Lyall, domicilié à Londres (Westbourne Terrace Hyde Park Gardens), chevalier, directeur des Irish-North-Midland et Aylesbury et Thames railways ;

Thomas Henry Bluok, de Limehouse, cheva-

lier, magistrat pour le comté de Middlesex, commissaire des impôts fonciers de la taxe sur les revenus, commissaire des routes royales de Middlesex et Essex, président du chemin de fer de Sedan et directeur du Great-Eastern et Western railway ;

Henry Simonds, de Reading, dans le comté de Berkshire, chevalier, directeur des Great-Western, Worcester, Wolverhampton et Oxford, Oxford et Cheltenham, et Wiltshire et Somerset railways ;

Sir William Magnay, baronnet, alderman, ci-devant lord maire de la Cité de Londres ;

Et William Evans, chevalier, ancien shérif de la Cité de Londres et de Middlesex, directeur de la banque dite *London and County Joint-Stock-Bank*, ayant son siège à Londres, et directeur du chemin de fer de Sedan et des compagnies de Hungerford, tous seconds soussignés ;

Sont convenus des clauses et conditions suivantes :

Art. 1^{er}. Les concessionnaires, seconds soussignés, s'engagent :

1^o A exécuter, à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer du Luxembourg, sur le pied du cahier des charges annexé aux présentes ;

2^o A faire obtenir au gouvernement belge, endéans le délai fixé par l'arrêt de la cour de Bruxelles, du 2 décembre 1843, la construction de la partie du canal de Meuse et Moselle, qui s'étend depuis Liège jusques à la Roche, avec cette réserve que, depuis le point de rencontre de l'embranchement de l'Ourthe du chemin de fer du Luxembourg jusqu'à la Roche, le système de canalisation pourra être réduit à ce que le département des travaux publics jugera suffire pour satisfaire aux besoins de la circulation locale.

Art. 2. Les seconds soussignés s'obligent à fournir tous les fonds nécessaires à l'exécution des engagements dont ils sont tenus aux termes de l'art. 1^{er}.

Art. 3. Le cautionnement de cinq millions de francs, déjà fourni par les seconds soussignés, est affecté intégralement à la garantie de l'exécution du chemin de fer du Luxembourg.

Art. 4. Si les seconds soussignés concessionnaires voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 49 du cahier des charges susdit, de former des sociétés en commandite ou anonymes, l'émission du capital ne pourrait se faire qu'en titres sur lesquels il aurait été versé 50 p. c., et ces titres ou actions ne pourraient être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

Art. 5. 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 en Belgique d'un premier versement de huit millions de francs ou valeurs correspondantes, y compris les cinq millions de cautionnement exigé par l'art. 5.

Art. 6. 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 modifications que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient pas admettre.

Art. 7. Le ministre des travaux publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent et s'oblige à les présenter à l'approbation du roi, pour être soumises ensuite, s'il y a lieu, à la sanction de la législature dans la présente session. Si l'approbation royale, ou bien si, ensuite, la sanction législative n'était pas obtenue, la présente convention serait regardée, de plein droit, comme nulle et non avenue, et le cautionnement serait restitué immédiatement.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le treize février 1800 quarante-six.

C. D'HOFFSCHMIDT.

Et à Londres, le 20 février 1800 quarante-six.
(Suivent les signatures.)

CAHIER DES CHARGES.

Description générale du tracé.

Le chemin de fer du Luxembourg partira de Bruxelles. D'une station située au quartier Léopold, il se dirigera vers le chemin de Louvain à la Sambre, qu'il atteindra à Wavre et avec lequel il pourra, en outre, être relié au moyen d'un raccordement aboutissant à l'une des stations intermédiaires de la section de Wavre à Gembloux. Depuis le point de jonction des deux lignes jusqu'à Namur, les convois du chemin de fer du Luxembourg feront usage du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui sur cette partie de son développement sera déclaré commun aux deux lignes, en exécution du § 5 de la loi du 21 mai 1845.

De Namur le tracé de la ligne du Luxembourg sera conduit sur Arlon par Ciney, Rochefort et Recogne; d'Arlon il pourra être prolongé jusqu'aux frontières française et grand-ducale, dans les deux directions de Longwy et Luxembourg.

Le chemin de fer du Luxembourg aura deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourthe, l'autre sur Bastogne.

La station de départ à Bruxelles sera mise en communication avec le railway de l'État, par

un raccordement qui aboutira à la station du Nord; le gouvernement pourra, en outre, sur la proposition des concessionnaires, autoriser une jonction avec la station du Midi.

Courbes. — Profil longitudinal.

Le rayon des courbes du tracé et le système des pentes du profil longitudinal seront déterminés de manière à concilier, autant que possible, la rectitude du tracé, d'une part, avec l'économie des dépenses de premier établissement; de l'autre, avec une exploitation à la fois sûre, régulière et économique.

Profil en travers.

Art. 3. Le chemin de fer sera à double voie. Sa largeur en crête sera d'au moins 8^m,50, dont 1^m,50 pour chacune des deux voies et 2^m,50 d'entre-voie, comme sur la ligne de Bruxelles à Namur.

Les concessionnaires sont toutefois autorisés à ajourner l'établissement de la deuxième voie sur les sections autres que celle de Bruxelles à Wavre, ainsi que sur les embranchements jusqu'à l'époque où l'activité de la circulation leur en fera reconnaître la nécessité.

La largeur en crête du chemin de fer qui se composera provisoirement d'une simple voie, sera d'au moins 4 1/2 mètres; il sera pourvu de gares d'évilement en nombre suffisant et convenablement distribuées.

L'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art se feront, dès l'origine, dans l'hypothèse de la double voie.

Terrassements.

Art. 4. L'inclinaison des talus sera réglée d'après la nature du terrain et les localités. Ils seront, au besoin, soutenus par des perrés ou défendus contre l'action des eaux, au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

Les dimensions et la profondeur des fossés et contre-fossés seront fixées de manière à assurer la prompte évacuation des eaux et l'assèchement de la voie.

Ouvrages d'art.

Art. 5. L'on construira au-dessous et au-dessus du chemin de fer tous les ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, tunnels, etc., jugés nécessaires et dont les ouvertures ou le débouché seront réglés d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage.

Voie ferrée.

Art. 6. Les rails, en fer laminé, pèseront au moins 24 kilog. par mètre courant.

Les fondations et la pose de la voie offriront les conditions requises pour assurer la marche rapide et sûre des transports par locomotives.

Maintien des communications existantes.

Art. 7. Lorsque le chemin de fer longera ou traversera à niveau des grandes routes, chemins vicinaux, railways, chemins de halage, etc., les travaux à exécuter aux uns et aux autres, par les concessionnaires, combinés avec les dispositions réglementaires de l'exploitation, devront avoir pour but de maintenir constamment, sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

Stations. — Haltes.

Art. 8. Le nombre et l'étendue des stations et des haltes, ainsi que leur distribution et la disposition de leurs abords, devront, en tout temps, être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie et le mouvement des voyageurs. Elles seront pourvues de gares et bâtiments avec le matériel et les accessoires de toute nature, que réclame une exploitation active et régulière.

Matériaux. — Main-d'œuvre.

Art. 9. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des mêmes localités, sous la seule 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.

Fer pour la voie.

Art. 10. 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.

Locomotives et matériel des transports.

Art. 11. Les locomotives, voitures et waggons 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 seront nécessaires, pour servir de modèle.

Mise en exploitation.

Art. 12. Dans les cinq années, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de concession, les travaux et constructions devront être entièrement terminés et la ligne pourvue de tout le matériel nécessaire, pour qu'à l'expiration de ce

délai, elle puisse être exploitée par locomotives, sur toute son étendue.

Art. 13. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, d'après une autorisation expresse du département des travaux publics.

Projets définitifs.

Art. 14. Les études de l'avant-projet serviront de base aux projets définitifs et complets que les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du gouvernement, dans les six mois à dater de la promulgation de la loi de concession. Le ministre des travaux publics pourra apporter à ces projets telles modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires, pour assurer l'exécution des articles 1 à 9 du présent cahier des charges. Les concessionnaires seront tenus de s'y conformer, et, dans le cours des travaux, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés par lui, que moyennant son autorisation préalable et formelle.

Forfait absolu.

Art. 15. 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 du Luxembourg, 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.

Expropriations. — Indemnités.

Art. 16. 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, auront 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.

Le gouvernement cédera gratuitement aux concessionnaires tous les terrains appartenant au domaine de l'État, qui devront être incorporés dans le chemin de fer et ses dépendances ou occupés par ses francs-bords; il usera, d'ailleurs, de toute son influence pour leur faire également obtenir, à titre gratuit, de la part des communes et des propriétaires intéressés à l'ouverture de la nouvelle communication, la cession de terrains, matériaux, l'usage de carrières, etc.

Art. 17. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indem-

nités 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.

Cautionnement.

Art. 18. Les concessionnaires son tenus de fournir un cautionnement de cinq millions de francs en numéraire, hors du trésor ou obligations des emprunts nationaux; ce capital est remis au gouvernement qui en demeure dépositaire, sans devoir aucun intérêt; il sera restitué aux concessionnaires, à mesure qu'ils auront exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

Déchéance.

Art. 19. Si, dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce seul fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 20. Les concessionnaires sont également déchus de tous leurs droits, si tous les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'article 12 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié terminés à l'expiration de la troisième année.

Art. 21. Dans le cas de la déchéance prévue 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 en demeurerait dû serait acquis à l'État à titre d'indemnité, 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 résultats, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises 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 déchus de tous leurs droits.

Art. 22. Les art. 19 et 20 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.

Mesures d'office.

Art. 23. 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 partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de le faire à la première réquisition.

Bornage.

Art. 24. 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 déposées, aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration.

Règlements.

Art. 25. 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 applicables au chemin de fer du Luxembourg.

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 seront autorisés à faire,

sauf l'approbation de l'administration, les réglemens qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les réglemens 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.

Entretien.

Art. 26. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de la 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 étaient 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, majoré d'un cinquième à titre de dommages-intérêts.

Art. 27. 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.

Durée de la concession. — Tarifs. — Perception.

Art. 28. 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 et 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, bouille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumon 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 caisses et objets analogues : fr. 0-50, par tonneau et par lieue de 5,000 mètr.

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

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 et dangereux : fr. 1-00, par tonneau et par lieue de 5,000 mètr.

Voyageurs, bagages et petites marchandises.

Voyageurs.	1 ^{re} classe.	fr. » 50	par voyageur et par lieue.
	2 ^e id.,	» 35	id.
	3 ^e id.,	» 25	id.
Bagages.		» 30	par 100 kilog. et par lieue.
Articles de diligence. }	Au-dessous de 5 kilog.	» 60	par colis pour toutes les distances.
	Au-dessus de 5 kilog.	» 20	par 100 kilog. et par lieue.

Fonds et valeurs.

DISTANCES.	PAR GROUPS.			De 1,001 à 5,000 fr. Par 1,000 fr.	Pour chaque mille au-dessus des 5 premiers mille francs.	
	de 1 à 100 francs.	de 101 à 500 fr.	de 501 à 1,000 fr.		Argent.	Or et papier, valeur.
De 10 lieues et au-dessous.	» 50	» 75	1 00	» 50	» 25	» 20
De 10 à 20 lieues.	» 75	1 15	1 15	» 75	» 40	» 50
De plus de 20 lieues.	1 00	1 50	1 50	1 00	» 50	» 40

Équipages.	} à 2 roues, à 4 roues,	par voiture et par lieué, fr. 2	*	
		id.	5	
Chevaux.	} 1 cheval, 2 ou 3 chevaux,	par convoi et par lieué,	2	
		id.	2 25	
Bétail.	} 5 ou 6 bœufs ou un waggon de petit bétail, 3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons,	id.	2 25	
		} 1 à 6 bœufs, 1 à 5 porcs ou vau, 1 à 10 moutons,	id.	2
			id.	1 50

Du 1^{er} octobre au 1^{er} avril, le tarif qui précède pourra être augmenté de 10 p. c. pour les marchandises de 2^e et 3^e classe et pour les voyageurs.

Les droits seront perçus par lieué, dans ce sens que toute lieué entamée sera censée parcourue en totalité.

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 voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls les objets d'un poids au-dessous de 30 kilog. et d'un volume ne dépassant pas 0^m,50 sur 0^m,25 et 0^m,50, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

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 grosses 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 waggon, payera pour la charge entière du waggon ou des waggon, quel que soit le poids.

Les houilles et fontes destinées à être emportées par le chemin de fer de Luxembourg jouiront sur les voies navigables des réductions du tarif actuellement accordées aux houilles qui s'expédient en Hollande.

Sur les sections de Bruxelles à Wavre et de Wavre à Namur il ne pourra être perçu de péages plus élevés que ceux qui sont concédés à la société de Louvain à la Sambre.

Art. 29. 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 du Luxembourg, et ce avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 30. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires indistinctement et sans aucune faveur.

Transports militaires.

Art. 31. 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. 32. 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.

Service de la poste aux lettres.

Art. 33. 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 des 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.

Convois spéciaux.

Art. 34. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au gouvernement, il y serait pourvu aux moyens de conventions particulières pour chaque cas.

Régularité de l'exploitation.

Art. 35. 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.

Frais accessoires.

Art. 36. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, [d'entre-

pôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration.

Abordages. — Embranchements.

Art. 37. 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 ses embranchements.

Art. 38. Il sera également permis à qui que ce soit, d'établir des embranchements aboutissant au chemin de fer et qui ne seraient pas de nature à faire l'objet d'une concession par voie de péages.

Art. 39. Les concessionnaires du chemin de fer du Luxembourg ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni aux railways qui seraient établis dans le Luxembourg, en vertu de l'art. 47, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas usé du droit de préférence que leur attribue ledit article. Leur établissement ne pourra motiver, de la part de ceux-ci, aucune demande d'indemnité, 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 voies ferrées 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.

Nouveaux droits.

Art. 40. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer du Luxembourg, 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.

Agents de la concession.

Art. 41. 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.

Surveillance de l'administration.

Art. 42. 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 20,000 fr.; et ensuite, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 4,000 fr.

Art. 43. 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.

Remise de la ligne et de son matériel, à l'expiration de la concession.

Art. 44. 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. 45. 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.

Formation d'une société avec émission d'actions.

Art. 46. Les concessionnaires ont la faculté de former des sociétés en nom collectif ou anonymes avec émissions 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 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.

Communications nouvelles.

Art. 47. 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.

Toutefois, pendant les douze premières années, à dater de la promulgation de la loi de concession il ne pourra être construit, entre la Meuse, à l'amont de Liège, et le chemin de fer de Liège vers Cologne, aucun railway qui puisse faire concurrence au chemin de fer du Luxembourg, soit qu'ils s'arrêtent l'un et l'autre dans la province de ce nom, soit qu'ils s'étendent au delà des frontières de France, de Prusse ou du grand-duché de Luxembourg.

Le gouvernement se réserve de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer du Luxembourg.

Les concessionnaires auront la préférence pour construire, dans le Luxembourg, les chemins de fer et embranchements mentionnés aux §§ 1 et 3 du présent article et qui feront, la cas échéant l'objet de concessions nouvelles octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

Les concessionnaires ne seront point 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. 48. 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 de dépense 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.

Dommages-intérêts.

Art. 49. Dans tous les cas où il y aurait 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.

Force majeure.

Art. 50. 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 connaître 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.

Réclamations.

Art. 51. Dans aucun cas ils ne pourront baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement ; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Mise en demeure.

Art. 52. 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.

Objets d'art ou d'antiquité.

Art. 53. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

Domicile des concessionnaires.

Art. 54. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration ; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis, par voie de correspondance administrative et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

Acceptation du cahier des charges.

Art. 55. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose; avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans 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.

Droits d'enregistrement.

Art. 56. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à 1 fr. 70 c. en principal.

Parties communes à plusieurs railways.

Art. 57. 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 du présent cahier des charges, 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.

Waggons couverts.

Art. 58. Le gouvernement pourra prescrire l'emploi de waggons couverts.

Accepté et signé en double, par les soussignés, pour servir d'annexe à leurs conventions avec M. le ministre des travaux publics de Belgique.

À Londres, le 20 février 1846.

(*Suivent les signatures.*)

434. — 18 juin 1846. — *Arrêté royal décrétant la suppression du chemin de Bohan à Gesponsart pour les importations et les exportations.* (Monit. du 22 juin 1846.)

Léopold, etc. Vu les art. 58, 64 et 313 de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n^o 38);

Revu notre arrêté du 2 novembre 1840 (*Bulletin officiel*, n^o 964);

Sur la proposition de notre ministre des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

1^o Le chemin de Bohan à Gesponsart est supprimé pour les importations et les exportations par le bureau de Bohan;

2^o La Semoy et le chemin de halage sur la rive droite de cette rivière sont seuls autorisés pour les transports à l'entrée et à la sortie par ce bureau.

Notre ministre des finances (M. J. Malou) est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Moniteur* et publié conformément à l'art. 313 de la loi générale du 26 août 1822.

435. — 18 juin 1846. — *Loi qui autorise le gouvernement à ouvrir un canal de Deynze à Schipdonck, et à exécuter d'autres travaux destinés à améliorer le régime des vallées de l'Escaut et de la Lys* (1). (Monit. du 25 juin 1846.)

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

Le gouvernement est autorisé :

1^o A ouvrir de Deynze à Schipdonck un canal de dérivation des eaux de la Lys vers le canal de Gand à Ostende; sauf à régler ultérieurement par une loi le concours des provinces ou autres intéressés, s'il y a lieu.

Avant qu'il ne soit fait emploi du canal de Deynze à Schipdonck, un arrêté royal déterminera, sur l'avis conforme des députations permanentes des conseils provinciaux des deux Flandres, toutes les dispositions relatives à la manœuvre des écluses. Une commission, composée de cinq membres dont la majorité appartiendra à la Flandre occidentale, surveillera l'exécution rigoureuse de ce règlement.

2^o A recréuser le Moervaert, depuis Roodenhuyjs jusqu'à la naissance de la Durne à Splettersput;

3^o A faire exécuter dans la vallée de l'Escaut, simultanément avec le canal de Schipdonck, les travaux les plus propre à activer l'écoulement des eaux du haut Escaut.

Le gouvernement ne pourra établir de nouvelles écluses sur l'Escaut qu'après avoir entendu les administrations communales de Tournay et d'Audenarde.

Art. 2. Il est ouvert au département des travaux publics :

(1) Présentation à la chambre des représentants le 30 janvier 1846 (Document, p. 568). — Rapport de M. Desmazières le 21 avril. — Discussion les 26, 27, 28, 29 et 30 mai. — Adoption

le 2 juin par 54 voix contre 3 (4 abstentions). Rapport au sénat par M. d'Hoop le 8 juin 1846. — Discussion le 11 juin. — Adoption le même jour par 20 voix contre 7 (1 abstention).