

38^o Au sieur Joseph Claes, à Saint-Gilles, un brevet d'invention, à prendre date le 11 août 1855, pour un dessin moiré, applicable sur les cuirs vernis, la toile cirée et le cuir des harnais ;

39^o Au sieur A. Mosselman, représenté par le sieur J.-J. Van Hoorde T'Seratevens, à Bruxelles, un brevet d'invention, à prendre date le 11 août 1855, pour un procédé de conservation des matériaux de l'œuf et de ceux du sang ;

40^o Au sieur L. Merrill, représenté par le sieur E. Guillery, à Bruxelles, un brevet d'invention, à prendre date le 14 août 1855, pour un système de fusil se chargeant par la culasse. (*Monit. du 9 septembre 1855.*)

532. — 7 SEPTEMBRE 1855. — *Loi autorisant le gouvernement à proroger les délais d'exécution pour le chemin de fer du Luxembourg* (1). (*Monit. du 21 septembre 1855.*)

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

Article unique. Le gouvernement est autorisé, sous les garanties et conditions qui lui paraîtront nécessaires, à proroger les délais fixés par l'art. 6 de la convention conclue avec la compagnie du Luxembourg, le 13 janvier 1852, sans toutefois que le terme puisse dépasser quatre années.

La convention nouvelle qui interviendra sera publiée en même temps que la présente loi.

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. A. DUMON.

533. — 7 SEPTEMBRE 1855. — *Arrêté royal qui approuve la convention relative au chemin de fer du Luxembourg*. (*Monit. du 21 sept. 1855.*)

Léopold, etc. Vu la loi en date de ce jour, autorisant le gouvernement à proroger les délais fixés pour l'achèvement des travaux d'établissement du chemin de fer du Luxembourg ;

Vu la convention arrêtée, en exécution de cette loi, entre notre ministre des travaux publics et le conseil d'administration de la grande Compagnie

(1) Présentation à la chambre des représentants le 21 mai 1855. — Exposé des motifs (*Annales*, p. 1236). — Rapport par M. Trémouroux le 15. — Discussion et adoption le 31, par 61 voix contre 5 et 1 abstention.

Rapport au sénat par M. Spitaels le 2 juin. — Discussion et adoption le même jour, à l'unanimité.

du Luxembourg, pour déterminer les conditions sous lesquelles le gouvernement accorde cette prorogation de délai ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La convention du 7 septembre courant, dont mention précède, est approuvée ; elle sera annexée au présent arrêté.

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

CONVENTION

Entre le gouvernement belge, à ce autorisé par la loi de ce jour, et représenté par M. A. Dumon, ministre des travaux publics, d'une part,

Et la société concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg, représentée par

L'honorable M. Francis Scott, membre du parlement, président du conseil d'administration de la grande Compagnie du Luxembourg,

M. William Reed, magistrat, domicilié à Londres ; Thomas Close, magistrat, domicilié à Nottingham ; Matthew Uzielli, banquier, domicilié à Londres ; James Hutchinson, président de la bourse de Londres ; Victor Tesch, membre de la chambre des représentants, domicilié à Arlon ; Jean Brasseur, membre de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, domicilié à Ostende, et Benjamin Reed, domicilié à Bruxelles, tous administrateurs de la grande Compagnie du Luxembourg, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1^{er}. Sous les conditions exprimées aux articles suivants, les délais fixés par la convention conclue avec la société du chemin de fer du Luxembourg, le 13 janvier 1852, sont prorogés comme suit :

Les travaux de Bruxelles à Namur devront être complètement achevés pour le 1^{er} avril 1856.

Le raccordement de la station du Quartier-Léopold avec les stations du Nord et de l'Allée-Verte du chemin de fer de l'État devra être complètement terminé le 1^{er} août 1856, en ce qui concerne la partie comprise entre les deux branches de railway, partant respectivement de ces deux dernières stations, et le 1^{er} janvier 1857, en ce qui concerne la partie restante.

La ligne entre Namur et Arlon devra être complètement terminée au 1^{er} avril 1859.

Un tiers au moins des travaux de cette dernière ligne sera exécuté annuellement.

Art. 2. L'exécution des deux extensions du chemin de fer du Luxembourg depuis Arlon jusqu'aux frontières de France et du grand-duché de Luxem-

bourg, est et demeure obligatoire pour la société concessionnaire. Toutes les conditions arrêtées par la convention du 15 janvier 1852, ainsi que par la présente convention, sont déclarées applicables à ces extensions, dont les travaux devront être complètement et respectivement terminés à l'époque où les travaux exécutés dans ces deux pays toucheront la frontière belge, de manière à n'occasionner aucun retard dans l'exploitation des extensions dont il s'agit, sous peine de les voir faire d'office par le gouvernement, qui est, dès à présent, autorisé à saisir, à cet effet, les produits du chemin de fer de Bruxelles à Namur.

Art. 3. Les remblais et les déblais de 15 mètres et plus de hauteur, sur les sections comprises entre Namur et les frontières de France et du grand-duché de Luxembourg, seront immédiatement exécutés sur la largeur nécessaire pour deux voies, partout où l'administration le prescrira.

Art. 4. Dans les quatre mois à dater de la présente convention, la société concessionnaire soumettra à l'approbation du ministre des travaux publics les projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement de la route et de ses dépendances, des stations et haltes et de leurs dépendances, ainsi que les plans des redressements et des raccordements, des cours d'eau, routes et chemins traversés ou longés par le chemin de fer, en un mot, les plans de tous les travaux que la société concessionnaire doit exécuter entre Bruxelles et Namur, tant par l'établissement du chemin de fer concédé que par suite ou comme conséquence de l'établissement de ce chemin de fer.

Il est accordé un délai d'un an, à partir de la même époque pour la présentation des plans et projets de même nature, concernant les travaux à exécuter entre Namur et les frontières de France et du grand-duché de Luxembourg.

Si la société concessionnaire restait en demeure de soumettre ces plans dans les délais ci-dessus, le gouvernement aurait le droit de les faire dresser par ses agents, aux frais de la société concessionnaire. La société sera tenue d'exécuter les travaux conformément à ces plans.

Art. 5. La société concessionnaire sera tenue de se conformer exactement, dans l'exécution des travaux, aux plans et projets approuvés.

Le gouvernement a le droit de faire démolir d'office, aux frais des concessionnaires, les travaux qui ne seraient pas exécutés conformément à ces plans et projets, ainsi que les travaux qui seraient exécutés et dont les projets n'auraient pas été approuvés au préalable.

Art. 6. Le gouvernement se réserve le droit de faire exécuter d'office et aux frais de la société concessionnaire les travaux destinés à maintenir

constamment la facilité et la sécurité de la circulation pour les grandes routes ou chemins de communication, routes provinciales, chemins vicinaux, sentiers, etc., longés ou traversés par le railway, dans le cas où la société concessionnaire n'obtempérerait pas, dans un délai de quinze jours, aux ordres qui lui seraient donnés à cet effet, par les ingénieurs de l'État, chargés de la surveillance des travaux.

Art. 7. Des quatre cent mille francs restant du cautionnement versé par la société concessionnaire, les trois quarts ou trois cent mille francs seront remboursés sur la justification que des travaux auront été exécutés et des terrains acquis, entre Namur et Arlon, à partir de la date de la présente convention, pour une somme triple de celle dont on réclamera le remboursement.

Le dernier quart ou cent mille francs sera retenu tant en garantie de toutes les obligations qui incombent à la société concessionnaire que pour servir éventuellement à solder les frais et dépenses à faire d'office par le gouvernement pour compte de ladite société.

Art. 8. Si, dans les délais déterminés par les art. 1 et 2 de la présente convention, les travaux n'avaient pas atteint le degré d'avancement voulu, le gouvernement pourrait poursuivre la déchéance de la société sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque, et le gouvernement procéderait ensuite ainsi qu'il est déterminé par les articles 19, 20, 21 et 22 du cahier des charges de la concession, sauf que, le cas échéant, la deuxième adjudication pourrait avoir lieu dans le délai de deux mois après qu'il aurait été procédé à la première.

Art. 9. Si la société concessionnaire laissait en souffrance une partie quelconque de l'exploitation du chemin de fer et si elle n'obtempérait pas, dans le délai prescrit, aux réquisitions qui lui auraient été faites à ce sujet, comme aussi dans le cas où elle laisserait en souffrance l'entretien, soit des ouvrages, soit du matériel d'exploitation, le gouvernement pourrait y pourvoir d'office et, le cas échéant, aurait le droit de saisir tout le matériel et tous les moyens d'exploitation et de s'approprier toutes les recettes, jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures et dépenses à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages-intérêts.

En outre si, dans un délai de trois mois, la société n'avait pas obtempéré aux réquisitions ultérieures de l'administration à ce sujet, elle pourrait être déchue de sa concession.

Art. 10. La société concessionnaire est tenue, à toute réquisition de faire partir par convois ordinaires les voitures cellulaires pour prisonniers appartenant à l'État.

Les employés de l'administration, les gendarmes et les prisonniers placés dans les voitures cellulaires seront, de même que les voitures, transportés gratuitement.

Art. 11. La société concessionnaire transportera gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et sur toute l'étendue du chemin de fer concédé, les bureaux ambulants de la poste aux lettres et les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

Art. 12. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts.

Art. 13. La société concessionnaire sera tenue de fournir gratuitement, sur chacun des points où l'administration le jugerait utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourrait faire construire des bureaux.

L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnités, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils n'apportent pas d'entraves aux différents services d'exploitation.

La société concessionnaire sera tenue de donner accès dans les stations aux employés chargés du service de la poste et du télégraphe dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 14. La société sera tenue de fournir gratuitement, soit aux stations frontières, soit en tout autre point de la ligne, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités requises dans l'intérêt de la douane et de se soumettre à toutes les mesures que le gouvernement jugera devoir prescrire dans l'intérêt de ce service.

Les agents du gouvernement, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt du service et de la perception des droits de douanes, seront transportés gratuitement dans les voitures de la société concessionnaire.

Art. 15. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long du chemin de fer, toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique.

Il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration, il sera réservé, dans les stations qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir les bureaux

télégraphiques et leur matériel. Ces terrains seront fournis gratuitement par la société.

La société concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de donner aux employés du télégraphe connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture d'un fil télégraphique, les employés de la société concessionnaire accrocheront provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de l'administration voyageant pour le service de la ligne télégraphique seront transportés gratuitement.

En cas de rupture du fil électrique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'administration, à l'effet de transporter sur le lieu de l'accident les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation; ce transport sera également gratuit.

Art. 16. Le gouvernement se réserve le droit de faire vérifier par un commissaire, à sa nomination, toutes les opérations de la compagnie, ses livres de comptabilité, ainsi que les éléments des dépenses portées en compte dans ces livres.

Art. 17. La redevance annuelle que l'art. 42 du cahier des charges impose à la société reste fixée à 10,000 francs pendant l'exécution des travaux, et sera réduite à 6,000 francs après l'achèvement complet de la ligne et de ses dépendances.

Cette dernière somme sera admise en dépense dans les frais d'exploitation du railway.

Art. 18. Toutes les clauses et conditions de la convention du 13 janvier 1852 et de l'arrêté du 30 avril suivant, relatif à la ligne vers Wavre, auxquelles il n'a pas été dérogé par la présente convention, sont maintenues.

Il est entendu que la présente convention ne diminue en rien les obligations contractées par la société, en ce qui concerne la canalisation de l'Ourthe.

Fait en double, à Bruxelles, le 7 septembre 1855.

A. DUMON.

FRANCIS SCOTT.

WILLIAM REED.

THOMAS CLOSE.

MATTHEW UZIELLI.

JAMES HUTCHINSON.

VICTOR TESCH.

JEAN BRASSEUR.

BENJAMIN REED.