

à Guatemala, le dix-neuvième jour de juillet de l'an de grâce mil huit cent quarante-trois.

(L. S.) (Signé) MARTIAL CLOQUET.

(L. S.) (Signé) MARTIAL ZEBADUA.

La convention qui précède a été ratifiée par Sa Majesté le roi des belges, le 16 décembre 1843, et par Son Excellence le président de l'État de Guatemala, le 2 octobre 1844.

L'échange des ratifications a eu lieu à Guatemala, le 18 novembre 1844.

Certifié par le secrétaire général du ministère des affaires étrangères.

Baron ÉMILE DE T'SERCLAES.

459. — 17 JUIN 1845. — *Arrêté royal décrétant l'exécution de statues et tableaux historiques pour le palais de la Nation.* (Monit. du 22 juin 1845.)

Léopold, etc. Notre ministre de l'intérieur nous ayant exposé la convenance qu'il y aurait à orner le palais de la Nation de statues et de tableaux dans le double but de décorer ce monument et de donner ainsi une destination spéciale aux objets d'art à commander par le gouvernement ;

Vu la lettre de MM. les questeurs de la chambre des représentants, en date du 2 décembre 1842,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Une partie des fonds alloués annuellement en faveur des beaux-arts sera consacrée à faire exécuter successivement par les meilleurs artistes du pays, des statues et des tableaux historiques destinés à décorer le palais de la Nation.

Art. 2. Sont chargés, en vertu de l'article précédent, d'exécuter pour le compte de l'État :

Le sieur Simonis, la statue de Pepin de Herstal ;

Le sieur Geefs (Joseph), celle de Baudouin de Constantinople ;

Le sieur de Cuyper (J.-B.), celle de Philippe le Bon ;

Le sieur Jhotte (Louis), celle de Thierry d'Alsace ;

Le sieur Geerts (C.), celle de Jean I^{er}, duc de Brabant ;

Le sieur De Bay, père, celle de Charles-Quint.

Art. 3. Ces statues, en pierre de France, de-

vront avoir, y compris la plinthe, 2 mètres, 40 cent. de hauteur.

Art. 4. Notre ministre de l'intérieur (M. Nothomb) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

460. — 14 JUIN 1845. — *Arrêté royal portant annulation de deux délibérations du conseil communal de Roy (province de Luxembourg).* (Monit. du 22 juin 1845.)

Léopold, etc. Vu deux délibérations en date du 5 mai dernier, par lesquelles le conseil communal de Roy, province de Luxembourg, a statué sur des réclamations relatives à la révision des listes électorales pour la formation des chambres législatives et du conseil provincial ;

Vu les art. 7 et 8 de la loi électorale du 3 mars 1831, modifiée par celle du 1^{er} avril 1843 ;

Considérant que d'après les termes formels de ces dispositions, c'est le collège des bourgmestre et échevins qui est spécialement chargé de reviser les listes électorales dont il s'agit, et de statuer en premier degré sur les réclamations auxquelles elles donnent lieu ;

Attendu qu'en statuant sur les réclamations de l'espèce, le conseil communal de Roy est sorti du cercle de ses attributions ;

Vu l'arrêté du gouverneur de la province de Luxembourg, en date du 3 juin, suspendant l'exécution desdites délibérations ;

Vu la décision de la députation permanente du conseil provincial, du 4 du même mois, maintenant la suspension ;

Vu les art. 86 et 87 de la loi du 30 mars 1836 ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Les délibérations susdites du conseil communal de Roy sont annulées.

Art. 2. Mention de cette disposition sera faite dans le registre aux délibérations de la commune, en marge des délibérations annulées.

Art. 3. Notre ministre de l'intérieur (M. Nothomb) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

461. — 12 JUIN 1845. — *Loi autorisant la concession du chemin de fer de la vallée de la Dendre (1).* (Monit. du 23 juin 1845.)

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

(2) Présentation à la chambre des représentants, le 14 avril 1845 (Documents, page 1420. — Rapport par M. Donny, le 2 mai. (Docum., p. 1597.) — Discussion, le 8 mai. — Adoption, le même

jour, à l'unanimité des 66 membres présents. Rapport au sénat par M. le baron de Macar, le 13 mai 1845. — Discussion, les 14 et 15 mai. — Adoption, le 15, par 53 voix contre 1.

Article unique. Le gouvernement est autorisé, sous les réserves indiquées ci-après, à accorder à M. d'Harcourt (Georges-Robert), de Londres (représentant les directeurs du canal de Jemmapes à Alost), et MM. Hoorickx (Guillaume) et Carolus (Henri), ces deux derniers agissant tant pour eux que pour leurs compagnies, la concession d'un chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand, aux conditions posées dans la convention et dans le cahier des charges du 14 avril 1845 :

1^o La disposition suivante est substituée à l'art. 3 de la concession :

Art. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 47 du cahier des charges, 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.

2^o Le § 1^{er} de l'art. 1^{er} du cahier des charges est modifié comme suit :

Art. 1^{er}. Le chemin de fer prendra son origine à la station d'Ath et touchera les villes de Lessines, Grammont, Ninove et Alost. Il sera statué, par arrêté royal, sur les raccordements de la route concédée avec les railways exploités par l'État.

3^o L'art. 10 du cahier des charges est modifié de la manière suivante :

Art. 10. Les travaux de la route et de ses dépendances seront achevés, au plus tard, endéans les trois années, à compter du jour indiqué par l'art. 3, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer puisse être exploité par locomotives, d'une manière complète et régulière sur toute son étendue.

4^o Le mot *approuvés* est substitué à celui *homologués* dans l'art. 29 du cahier des charges ;

5^o La disposition suivante est ajoutée à l'art. 50 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 devraient livrer passage aux convois désignés par le gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

6^o Les quatre articles suivants sont ajoutés au cahier des charges, à la suite de l'art. 50 :

Art. 51. 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. 52. 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. 53. Il ne pourra toutefois être fait usage des facultés accordées par les deux articles précédents, qu'avec l'autorisation du gouvernement.

Art. 54. Les concessionnaires ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 48. 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.

7^o L'article suivant est ajouté à la suite de l'art. 57 (devenu art. 61) du cahier des charges :

Art. 62. Le gouvernement pourra prescrire l'emploi de waggons couverts.

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. Dechamps).

462. — 21 JUIN 1845. — *Arrêté royal de concession du chemin de fer de la vallée de la Dendre.* (Monit. du 23 juin 1845.)

Léopold, etc. Vu la loi du 12 de ce mois (1) qui autorise le gouvernement, sous certaines réserves, à accorder aux directeurs du canal de Jemmapes à Alost et à MM. Guillaume Hoorickx et Henri Carolus, ces deux derniers agissant tant pour eux que pour leurs compagnies, la concession du chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand.

Vu la convention entre notre ministre des travaux publics, d'une part, et les sieurs Richard

(1) Voy. le numéro précédent.

Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart, William Shadbolt, Guillaume Hoorickx et Henri Carolus, d'autre part, convention signée, à Londres, le 16 juin courant et, à Bruxelles, le 20 du même mois, et destinée à régler les conditions de la concession, d'une manière définitive et conforme au vœu de la loi ;

Vu également le cahier des charges joint à la susdite convention ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La convention dont mention précède est approuvée ; en conséquence, les sieurs Richard Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart et William Shadbolt, directeurs de la compagnie du canal de Jemmapes à Alost, et les sieurs Guillaume Hoorickx et Henri Carolus, ces deux derniers agissant tant pour eux que pour leurs compagnies, sont déclarés concessionnaires du chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand, et ce aux clauses et conditions reprises dans la même convention et le cahier des charges y annexé.

Notre ministre de travaux publics (M. A. De-champs) est chargé de l'exécution du présent, arrêté, qui sera publié par la voie du *Moniteur*.

A. — CONVENTION.

Entre les sieurs Richard Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart et William Shadbolt, directeurs de la compagnie du canal de Jemmapes à Alost et les sieurs Guillaume Hoorickx et Henri Carolus, ces deux derniers agissant, tant pour eux que pour leurs compagnies, 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 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, le chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Termonde et Gand, par Lessines, Grammont, Ninove et Alost.

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'arti-

cle 47 du cahier des charges, 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.

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 de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

Art. 5. Les comparants de première part s'engagent également à fournir les fonds nécessaires à l'établissement du canal de Jemmapes à Alost, concédé provisoirement au sieur Dubois Nihoul, par arrêté royal du 18 juin 1842, à exécuter ce canal à leurs frais, risques et périls, et à déposer immédiatement, pour garantie de cet engagement, un cautionnement d'un million de francs.

Art. 6. La présente convention remplace la convention provisoire, arrêtée entre parties le 14 avril 1845.

Fait en double, à Londres, par les susdits Richard Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart et William Shadbolt, le seize juin mil huit cent quarante-cinq, en présence de M. George Michael Harrison, notaire public à Londres, et des sieurs John Bass Oliver et Richard Gore Daly, témoins à ce requis.

RICHARD JENKINS.

A. MOORE.

V. KNIGHT.

JOHN M. TAGGART.

WILLIAM SHADBOLT.

Témoins aux signatures de Richard Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart et William Shadbolt :

J. B. OLIVER.

R. G. DALY.

Fait en double à Bruxelles, le 20 juin 1845.

H. CAROLUS.

A. DECHAMPS.

G. HOORICKX.

B. — CAHIER DES CHARGES JOINT A LA CONVENTION.

Tracé, profil et établissement de la route.

Art. 1^{er}. Le chemin de fer prendra son origine à la station d'Ath, et touchera les villes de Lessines, Grammont, Ninove et Alost. Il sera statué par arrêté royal sur les raccordements de la

route concédée avec les railways exploités par l'État.

Toutes les parties du chemin, tant sous le rapport du tracé que sous celui des profils en long et en travers, devront, d'ailleurs, être exécutées, autant que possible, conformément aux plans et indications générales de l'avant-projet, qui sera dressé par les ingénieurs de l'État.

Les ouvrages d'art, les bâtiments et dépendances, les stations, leurs clôtures, etc., devront également s'exécuter d'après les prévisions qui seront portées dans l'avant-projet dont il s'agit.

Le poids des rails sera, au *minimum*, de 37 kilogram. par mètre courant. Les billes seront d'essence de chêne et présenteront les dimensions requises aujourd'hui pour les travaux de l'État.

Art. 8. En ce qui concerne la partie du chemin qui, aux termes de l'art. 43, sera susceptible de rachat par le gouvernement, les concessionnaires devront suivre exactement toutes les stipulations générales et de détail que prescrira le cahier des charges spécial à dresser, à cet effet, par le département des travaux publics.

Art. 3. Dans le courant des six mois, à compter du jour où les éléments de l'avant-projet auront été communiqués aux concessionnaires, ceux-ci soumettront à l'approbation du ministre des travaux publics les projets complets de la partie non rachetable, lesquels projets consistent en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature de la voie ferrée, de la traversée à niveau des routes et chemins, des loges de garde, des stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous les ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

En ce qui concerne les plans et détails relatifs à la portion de la route susceptible de rachat, ils seront fournis à la compagnie dans le délai ci-dessus prescrit, par le département des travaux publics.

Art. 4. Les concessionnaires se conformeront, autant que possible, en ce qui concerne les propositions et projets dressés en vertu du premier paragraphe de l'article précédent, aux bases admises généralement par les ingénieurs de l'État, notamment à celles adoptées dans le projet définitif de la partie rachetable de la route.

Art. 5. Le ministre des travaux publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit, telles modifications qu'il trouvera nécessaires et utiles pour reproduire, autant que possible, les conditions qui auraient servi de base dans l'avant-projet à dresser par les ingénieurs de l'État. Les concessionnaires devront se con-

former à ces modifications, 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. 6. Le railway sera établi à double voie. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État; la largeur de l'entre-voie ne pourra avoir, dans les stations, moins de trois mètres, et, en dehors des stations, moins de deux mètres.

Art. 7. 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. 8. 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 auront la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires, pour servir de modèles.

Art. 9. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des 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. 10. Les travaux de la route et de ses dépendances seront achevés, au plus tard, endéans les trois années, à compter du jour indiqué par l'art. 3, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer puisse être exploité d'une manière complète et régulière sur toute son étendue.

Art. 11. 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 de francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 16.

Art. 12. 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. 13. 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 dont il s'agit, 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.

Il est bien entendu que les ouvrages de raccordement et d'appropriation, tels que plates-formes tournantes, excentriques, remises de locomotives, bureaux, hangars, etc., à exécuter, soit dans les stations extrêmes d'Ath, de Wichelen et d'Audeghem, soit sur d'autres points, par suite de la mise en contact de la ligne dont il est question avec celle de Tournay à Jurbise, avec celle de Gand à Termonde et, éventuellement, avec celle de Bruxelles vers Alost, sont entièrement à charge des concessionnaires. Des dispositions seront arrêtées par le département des travaux publics pour la régularisation et la complète séparation des services de l'État et de la compagnie, dans les stations de jonction.

Art. 14. 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 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. 16. A la première demande du gouvernement, les concessionnaires fournissent 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. 17. 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 exigé par l'art. 11, ou si, en dehors le même délai d'une année après la communication à eux faite par le département des travaux publics, des plans et détails généraux de l'avant-projet, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront par ce fait, et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 18. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux

n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 10 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. 19. 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, 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. 20. Les art. 17 et 18 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. 21. 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 demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

Art. 22. 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.

Exploitation et entretien.

Art. 23. 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 d'Ath vers Audeghem et Wichelen.

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. 24. 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 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 et intérêts.

Art. 25. 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. 26. 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, | fr. » 40 c. par voyageur et par lieue. |
| | | 2 ^e id., | » 30 id. |
| | | 3 ^e id., | » 20 id. |
| Bagages. | | | » 30 par 100 kil. et par lieue. |
| Articles de diligence | { | Au-dessous de 5 kil. | » 60 par colis pour toutes les distances. |
| | | Au-dessus de 5 kil. | » 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. | |
|-----------------------------|---|------------------|--------------------|---------------------------|--|-------------------------|
| | | | | | Numéraire. | Or et papiers, valeurs. |
| De 10 lieues et au-dessous. | » 60 | » 75 | 1 00 | p. mille. » 50 | » 25 | » 20 |
| De plus de 10 lieues. | » 75 | 1 15 | 1 50 | » 75 | » 40 | » 30 |
| Équipages. | } à 2 roues, | | | par voiture et par lieue, | fr. | 2 00 |
| | } à 4 roues, | | | id. | id. | 3 00 |
| Chevaux. | } 1 cheval, | | | par envoi, | id. | 2 00 |
| | } 2 ou 3 chevaux, | | | id. | id. | 2 25 |
| | } 5 ou 6 bœufs ou 1 waggon de petit bétail. | | | id. | id. | 2 25 |
| Bétail. | } 3 ou 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à | | | id. | id. | 2 00 |
| | } 20 moutons. | | | id. | id. | 2 00 |
| | } 1 ou 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à | | | id. | id. | 1 50 |
| | } 10 moutons. | | | 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 wagon ou des waggons, quel que soit leur poids.

Art. 27. 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 d'Ath à Wichelen et Audeghem, et ce avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 28. 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. 29. 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.

Art. 30. 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. 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.

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 de voyageurs, expédiés dans l'une et l'autre direction, un coffre suffisam-

ment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

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

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.

Art. 36. 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. 37. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer dont il s'agit, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de l'une ou de l'autre des provinces traversées par ledit chemin de fer, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

Dispositions générales.

Art. 38. 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, appartiendront 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. 39. 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. A cet effet, ceux-ci verseront, dans la caisse qui leur sera indiquée, savoir :

1^o Endéans les trois mois qui suivront la date de la promulgation de la loi de concession et annuellement pendant toute la durée des travaux, une somme de 10,000 francs;

2^o A partir de la mise en exploitation de la route et jusqu'à l'expiration de la concession, une somme annuelle de 2,000 fr. qui sera payée dans le cours du premier trimestre de chaque année.

Art. 40. Indépendamment des sommes indiquées à l'article précédent, la compagnie versera,

endéans les trois premiers mois qui suivront la date de la loi de concession, une somme de 50,000 fr., destinée à payer les frais d'étude de l'avant-projet.

Art. 41. 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. 42. 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. 43. Dans le cas où la construction d'un chemin de fer de Bruxelles vers la ligne de l'Ouest, par Alost, vient à être décrétée, l'État aura le droit de racheter toute la partie du chemin de fer concédé, qui s'étendra depuis le point de jonction de la ligne de Bruxelles vers Alost, jusqu'à Wichelen et Auddeghem.

Le rachat s'effectuera d'après le montant du devis estimatif du coût d'établissement de cette partie du chemin de fer, lequel devis estimatif sera dressé, de commun accord, entre le département des travaux publics et la compagnie concessionnaire.

Le rachat constituera ainsi un forfait absolu : toutefois il sera alloué aux concessionnaires, à titre de prime et d'intérêt du capital d'établissement pendant la durée des travaux, une majoration de 25 p. c. sur le montant du devis estimatif précité.

Art. 44. Dans le cas où le gouvernement ait l'intention d'opérer le rachat, il devra notifier cette intention à la compagnie, au moins six mois avant l'époque à fixer pour la reprise, par l'État, de la partie dont il est question.

La liquidation de la somme à payer à la compagnie, du chef de rachat, sera opérée dans les trois mois qui suivront l'entrée en possession de la partie rachetée.

Art. 45. A dater du jour de la reprise par l'État, tous droits quelconques de la compagnie viendront à cesser sur la partie rachetée; cette partie sera, dès ce moment-là, considérée comme construite par le gouvernement et comme appartenant, sans aucune distinction, au réseau général des chemins de fer de l'État.

Art. 46. Il est entendu que si, avant d'avoir

dé livré à la compagnie les plans et détails du projet définitif de la partie rachetable, le gouvernement lui notifiât son intention de construire par lui-même, et à ses frais, la partie réservée, les concessionnaires n'auraient aucune réclamation à soulever de ce chef, si ce n'est que, dans ce cas, l'État accordera à la compagnie, à titre d'indemnité pour non-emploi de capitaux engagés, une prime de 10 p. c. sur le montant des dépenses à effectuer par l'État pour l'établissement de cette partie réservée, arrê tées au jour de la mise en exploitation. Cette prime ne sera allouée que dans les six mois après ladite mise en exploitation.

Art. 47. 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 aux règlements sur la matière.

S'ils usent de cette faculté, ils n'en resteront 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. 48. 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 créer l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé.

Art. 49. Les concessionnaires seront non recevables à réclamer des indemnités :

1° 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° A titre de modifications au tarif des douanes ;

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

Art. 50. 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.

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 devraient livrer passage aux convois désignés par le gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

Art. 51. 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 de 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. 52. 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. 53. Il ne pourra toutefois être fait usage des facultés accordées par les deux articles précédents qu'avec l'autorisation du gouvernement.

Art. 54. Les concessionnaires ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 48. L'établissement de ces embranchements ne pourra motiver, de leur part, 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 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. 55. 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. 56. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force ma-

jeure, 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. 57. 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. 58. 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. 59. 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.

Art. 60. 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 un reçu.

Art. 61. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante et dix centimes en principal.

Art. 62. Le gouvernement pourra prescrire l'emploi des waggons couverts.

Fait en double, à Londres, par MM. Richard Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart et William Shadbolt, directeurs de la compagnie du canal de Jemmapes à Alost, le seize juin mil huit cent quarante-cinq, en présence de M. George-Michael Harrison, notaire public à Londres, et des sieurs John Bass Oliver et Richard-Gore Daly, témoins à ce requis.

R. JENKINS.

A. MOORE.

V. KNIGHT.

JOHN M. TAGGART.

WILLIAM SHADBOLT.

Témoins aux signatures de Richard Jenkins,

Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart, et William Shadbolt :

J.-B. OLIVER.

R.-G. DALY.

Fait en double, à Bruxelles, le 20 juin 1845.

A. DECHAMPS.

H. CAROLUS.

G. HOORICKX.

Moi, notaire royal et public à Londres, dûment admis et juré, soussigné,

Je certifie véritables les signatures au bas de la convention ci-annexée et marquée sous la lettre A et au bas du cahier des charges, également ci-annexé et marqué sous la lettre B, des sieurs Richard Jenkins, Ambrose Moore, Valentine Knight, John Mac Taggart et William Shadbolt, nommés aux dites pièces, et que foi doit être ajoutée aux dites signatures, lesquelles ont été souscrites par les sieurs susdits en présence de moi, notaire, et de MM. John Bass Oliver et Richard Gore Daly, témoins y requis.

Londres, le 16 juin 1845.

G.-M. HARRISON, notaire public.

Nous consul à Londres de S. M. Le Roi des Belges, déclarons et certifions à tous ceux à qui il appartiendra, que M. George-Michael Harrison qui a signé le présent document, est vraiment notaire royal de cette résidence, et que toute foi doit être ajoutée à sa signature.

Londres, le 16 juin 1845.

H. CASTELLAIN.

463. — 17 JUIN 1845. — *Arrêté royal qui accorde au sieur Léo de la Peyrouse, à Bruxelles, rue de la Montagne, n^o 37, un brevet d'invention et de perfectionnement de 15 années, pour un nouveau système d'essteux.* (Monit. du 23 juin 1845.)

464. — 18 JUIN 1845. — *Arrêtés royaux qui accordent :*

Au sieur Latizel aîné (Guillaume-Emanuel), élisant domicile à Bruxelles, boulevard de Waterloo, n. 32, chez le sieur Lucas, son fondé de pouvoirs, un brevet d'importation de dix années, pour un mécanisme propre à déburrer les cartes de flature de coton.

N. B. Le breveté est tenu, sous peine d'annulation de son titre, d'autoriser tous les industriels du pays qui lui en feront la demande, à employer pour son compte le mécanisme dont il s'agit; il leur délivrera à cet effet tous les ren-