

211. — 26 MAI 1859. — *Arrêté royal portant érection d'une chapelle à Honville.* (Monit. du 28 mai 1859.)

Léopold, etc. Vu la requête, en date du 9 octobre 1857, d'habitants de Honville, commune de Hollange, et de Livarchamps, commune de Villers-la-bonne Eau, ressortissant à la succursale de Sainlez, tendante à obtenir une chapelle;

Vu les délibérations, en date du 13 mars 1858 et du 9 mai suivant, respectivement des conseils communaux de Hollange et de Villers-la-bonne Eau, établissant de quelle manière il sera pourvu aux frais du culte dans la nouvelle chapelle;

Vu la délibération, en date du 7 mars 1858, du conseil de fabrique de l'église succursale de Sainlez, commune de Hollange;

Vu les avis de M. l'évêque diocésain du 31 mai 1858, et de la députation permanente du conseil provincial du Luxembourg du 16 juin suivant :

Vu le décret du 30 septembre 1807, l'avis du conseil d'État du 7 décembre 1810, approuvé le 14 décembre, la loi du 9 janvier 1837 et l'art. 117 de la constitution;

Sur le rapport de notre ministre de la justice, Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>. Les sections précitées de Honville et de Livarchamps formeront la circonscription d'une chapelle, dont le siège est à Honville où l'église est construite, et continueront, à ce titre, à ressortir à la succursale de Sainlez.

Le traitement de 500 fr. est attaché à cette chapelle.

Art. 2. Le chapelain usera, pour le service du culte, de l'église et de tous les meubles, vases, linges et ornements qui s'y trouveront. Il sera pourvu à l'entretien desdits objets, aux réparations de l'église, le cas échéant, et aux autres frais du culte, y compris le logement du chapelain, en cas d'insuffisance des ressources de la chapelle, par les conseils communaux précités, selon leurs délibérations.

Notre ministre de la justice (M. Victor Tesch) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

212. — 27 MAI 1859. — *Loi portant des modifications au cahier des charges de la concession du chemin de fer de Namur à Liège* (1). (Monit. du 2 juin 1859.)

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

Article unique. La convention conclue le 21 avril

1859, entre le ministre des travaux publics et la Société anonyme du chemin de fer de Namur à Liège et contenant quelques modifications et additions au cahier des charges de la concession de ce chemin de fer, au point de vue exclusif de son application à la ligne de Namur à la frontière française, vers Givet, est approuvée.

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. JULES VANDERSTICHELEN.

#### CONVENTION.

Entre M. le ministre des travaux publics, stipulant pour et au nom de l'État belge, d'une part, et, d'autre part, la société anonyme constituée à Bruxelles, pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage avec leurs extensions, en vertu d'un arrêté du 12 août 1845; ladite société anonyme représentée par MM. Georges Blagden et Alexander Poppe, ses administrateurs autorisés par leur conseil d'administration, assistés de M. William Moates, secrétaire dudit conseil.

Les parties susdites et soussignées sont convenues des clauses et conditions suivantes :

Le cahier des charges annexé à l'arrêté de concession du chemin de fer de Namur à Liège recevra, en ce qui concerne son application au chemin de fer de Namur à la frontière française près de Givet, les modifications et additions détaillées ci-après.

#### MODIFICATIONS.

Art. 1<sup>er</sup>. La largeur en crête du chemin de fer, fixée à huit mètres cinquante centimètres (8<sup>m</sup>50) par l'art. 4 dudit cahier des charges, sera réduite à huit mètres (8<sup>m</sup>), dont un mètre cinquante centimètres (1<sup>m</sup>50) pour chacune des deux voies et deux mètres (2<sup>m</sup>), d'entre-voie.

Les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; la société ne sera tenue de poser la seconde voie que lorsque le gouvernement l'exigera.

Art. 2. L'annuité à payer pour frais de surveillance des travaux de construction sera réduite à quatre mille francs (fr. 4,000).

Art. 3. Les rails en fer laminé, dont le poids minimum était fixé à 24 kilogrammes, pèseront au moins trente-sept kilogrammes (37 kil.) par mètre courant; ils seront reliés par des éclisses.

(1) Présentation à la chambre des représentants le 4 mai 1859. — Exposé des motifs (*Annales*, p. 1083-1084). — Rapport le 10 mai, p. 1170. — Discussion

et adoption le 14 mai.  
Rapport au sénat le 20 mai 1859. — Discussion le 24 et adoption le 25 mai.

## DISPOSITIONS ADDITIONNELLES.

Art. 4. Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera, de part et d'autre, clôturé pour le moins par une haie vive ; la disposition et le système des clôtures à établir autour des haltes et des stations seront compris dans les projets à soumettre à l'approbation du département des travaux publics.

Art. 5. La société concessionnaire sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par ses agents ordinaires les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers ; les employés de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures, de même que celles-ci, seront transportés gratuitement.

Art. 6. (remplaçant l'art. 39 du cahier des charges). La société concessionnaire sera tenue de transporter gratuitement, par tous les trains ordinaires, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, elle sera tenue d'établir un train par jour dans les deux sens, aux heures à indiquer par l'administration ; toutefois ces heures ne pourront être choisies de manière à rendre nécessaire l'établissement d'un service de nuit.

La société concessionnaire sera tenue de fournir gratuitement, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux. Le gouvernement pourra établir, à ses frais, sans que la société ait droit de ce chef à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature et leur position, n'apportent aucune entrave au service de la ligne ou des haltes et stations.

La société devra, en tout temps, donner accès à ces bureaux, poteaux et appareils aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 7. Le gouvernement pourra, sans que la société concessionnaire puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, exécuter et poser sur le chemin de fer toutes les constructions et tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, réparer et entretenir ces constructions et appareils, et prendre toutes les mesures propres à assurer le service télégraphique, à condition toutefois de ne pas nuire au service du chemin de fer.

La société concessionnaire mettra gratuitement à la disposition de l'administration, dans les stations qu'elle désignera, les terrains propres à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir

les bureaux télégraphiques et leur matériel.

Elle sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques, et de faire donner par ses agents aux employés du télégraphe connaissance de tous les accidents qui pourraient y survenir.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents de la société devront rattacher provisoirement les bouts séparés, en se conformant aux instructions qui leur seront données à cet égard par les employés télégraphistes.

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

En cas de rupture d'un fil télégraphique ou d'accident grave, une locomotive sera mise à la disposition de l'administration, à l'effet de transporter sur les lieux les hommes et le matériel nécessaires à la réparation. Ce transport sera également gratuit.

La société concessionnaire pourra attacher aux poteaux de la ligne télégraphique du gouvernement, des fils pour le service de son chemin de fer ; mais elle ne pourra pas faire usage des appareils du gouvernement.

Art. 8. La société concessionnaire sera tenue de fournir, soit à la station frontière, soit en tout autre point de la ligne qui lui sera désigné, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de la douane ; elle devra en outre se soumettre à toutes les mesures que le gouvernement jugera nécessaire de prescrire pour le service de la douane, et transporter gratuitement dans ses voitures les agents du gouvernement et employés de la douane porteurs d'ordre d'escorte et ceux en tournée de service.

Art. 9. La société concessionnaire sera tenue de laisser circuler sur son chemin de fer, moyennant indemnité à régler de gré à gré ou à dire d'experts, des voitures ou waggons appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte pas d'obstacles à la circulation, et que lesdits waggons et voitures soient construits de manière à pouvoir être admis sans inconvénient dans ses trains.

Le cas échéant, le gouvernement sera juge des contestations qui pourraient s'élever à ce sujet.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le 21 avril 1859.

Approuvé l'écriture :

GEORGES BLADEN.

A. POPPE.

W. MOATES, secrétaire.

Accepté sous réserve de l'approbation de la législature :

Le ministre des travaux publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

## CAHIER DES CHARGES.

POUR LA CONCESSION DU CHEMIN DE FER DE LIÈGE  
A NAMUR.

*Description générale du tracé.*

Art. 1<sup>er</sup>. Le chemin de fer de Liège à Namur, par Huy, se composera, à partir de Liège, de deux branches qui se réuniront entre Ougrée et Flémalle et n'en formeront plus qu'une jusqu'à Namur.

La première branche, sur la rive droite de la Meuse, partira d'une station à établir, au faubourg de Longdoz, le long de la rue Grétry, et qui pourra être bordée d'un bassin en communication avec l'Ourthe et la Meuse. Cette branche traversera à niveau, à proximité du pont du Val-Benolt, le chemin de fer de l'État, avec lequel elle se raccordera, d'ailleurs, par des courbes, dans les quatre directions.

La branche de la rive gauche aura son point de départ sur le railway national, à une nouvelle station à établir entre celle des Guillemins et la Meuse.

La station de Namur, où l'on arrivera de Huy par la rive gauche de la Meuse, sera placée près de la route de Hannut.

Le chemin de fer de Liège à Namur s'éleva partout au-dessus des eaux d'inondation de la Meuse.

*Courbes de raccordement.*

Art. 2. Les courbes du tracé auront toutes au moins 500 mètres de rayon, si ce n'est aux abords des stations et des ponts sur la Meuse, où il pourra être réduit à 300 mètres.

*Profil longitudinal.*

Art. 3. Le *maximum* d'inclinaison du profil longitudinal est fixé à 4 millimètres par mètre.

*Profil en travers.*

Art. 4. Le chemin de fer sera construit à double voie. Sa largeur en crête sera d'au moins 8 m. 50, dont 4 m. 50 pour chacune des deux voies et 2 m. 50 d'entre-voie, comme sur la ligne du Midi.

*Terrassements.*

Art. 5. 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 courantes, et notamment de celles de la Meuse, au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

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

*Ouvrages d'art.*

Art. 6. Il sera construit au-dessus du chemin de fer, des ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, tunnels, etc., en nombre suffisant et dont le débouché ou les ouvertures seront déterminés d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage.

Les ponts en maçonnerie, sur la Meuse, seront disposés de manière à ne causer aucune entrave à la navigation; la hauteur entre l'étiage et le dessous des voûtes sera au moins égale à celle du pont du Val-Benolt.

Pendant l'exécution des travaux de ces grands ouvrages d'art, les concessionnaires prendront toutes les mesures nécessaires pour que le service de la navigation ne puisse pas en souffrir.

*Voie ferrée.*

Art. 7. 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. 8. 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. 9. 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 des gares et bâtiments avec le matériel et les accessoires de toute nature que réclame une exploitation active et régulière.

Indépendamment des deux nouvelles stations de Liège et de celle de Namur, il en sera, dès l'origine, établi à Seraing-Jemeeppe, à Huy et vis-à-vis d'Andennes.

*Matériaux. — Main-d'œuvre.*

Art. 10. 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. 11. Le fer pour la voie proviendra des usines du pays, pourvu, toutefois, qu'elles puissent les livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 p. c. celui des fers étrangers rendus à Anvers.

*Locomotives et matériel de transports.*

Art. 12. 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 seraient nécessaires, pour servir de modèle.

*Mise en exploitation.*

Art. 13. Dans les deux 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. 14. 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. 15. Endéans les six premiers mois, à compter comme il est dit à l'art. 13, et ensuite de quatre en quatre mois, les concessionnaires soumettront à l'approbation du ministre des travaux publics, par tiers environ de la longueur de la ligne, les projets complets consistant en plans, profils en long et en travers et devis estimatifs, dressés conformément aux stipulations des art. 1 à 10 ci-dessus, et qui devront comprendre, outre la route proprement dite, les ouvrages d'art de toute espèce, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges de garde, les gares d'évitement et les stations, avec leurs bâtiments et dépendances, et généralement tous ouvrages réclamés par le parachèvement de la ligne et son exploitation régulière.

Art. 16. Les concessionnaires se conformeront autant que possible, dans les propositions et projets à l'appui, rédigés en vertu de l'art. 15, aux mesures adoptées pour la construction du railway national.

Art. 17. Le ministre des travaux publics pourra apporter aux propositions et aux projets dont il

s'agit, telles modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires, pour assurer l'entière exécution des art. 1 à 10 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. 18. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer de Liège à Namur, 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, et, notamment, en ce qui concerne les indemnités qui pourraient, en vertu des dispositions en vigueur sur la matière, être dues aux auteurs de projets antérieurs de chemins de fer entre Liège et Namur.

*Expropriations. — Indemnités.*

Art. 19. 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. 20. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

*Premier versement.*

Art. 21. 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 trois millions de francs, y compris le cautionnement exigé par l'article suivant.

*Cautionnement.*

Art. 22. Le cautionnement d'un million de francs, fourni par les concessionnaires, demeure affecté à la garantie de leurs engagements. Le gouvernement en restera 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.

#### *Déchéance.*

Art. 23. 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 trois millions exigé par l'art. 21, ou si, endéans le même délai, ils 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. 24. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 13 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à l'expiration du seizième mois.

Art. 25. 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 quel 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 demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins 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. 26. Les articles 23 et 24 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. 27. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration pourra les faire démolir et reconstruire en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeureraient en défaut de le faire à la première réquisition.

#### *Bornage.*

Art. 28. 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. 29. 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 de Liège à Namur.

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.

#### *Entretien.*

Art. 30. 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 conces-

sionnaires 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. 31. Il sera facultatif au gouvernement de faire connaître 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. 32. 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<sup>re</sup> 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 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. . . . . 0 40

2<sup>e</sup> classe. — Marchandises qui ne sont comprises ni dans la 1<sup>re</sup> ni dans la 3<sup>e</sup> classe. . . . . 0 75

3<sup>e</sup> 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. . . . . 1 00

Par tonneaux et par lieue de 5,000 mètres.

**VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.**

*Voyageurs.*

1<sup>re</sup> classe. . . . . 40 c. par voyageur et par lieue.  
2<sup>e</sup> id. . . . . 30 id.  
3<sup>e</sup> id. . . . . 20 id.

*Bagages.*

50 c. par 100 kilog. et par lieue.

*Articles de diligences.*

Au-dessous de 5 kilog. 60 c. par colis pour toutes les distances.

Au-dessus de 5 kilog. 20 c. par 100 kilog. et par lieue.

*Fonds et valeurs.*

DISTANCES.	De 1	De 101	De 501	De 1,001	Pour chaque mille au-dessus des 3 premiers mille francs.	
	à 100 fr.	à 500 fr.	à 1,000 fr.	à 5,000 fr.	Numéraire.	Or et papiers, valeurs.
De 10 lieues et au-dessous . . . . .	» 50	» 75	1 00	Par mille. » 50	» 25	» 20
De plus de 10 lieues . . . . .	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 50
Équipages à 2 roues . . . . .	par voiture et par lieue, fr.				2	00
» à 4 roues . . . . .	id.				3	00
Chevaux. 4 cheval. . . . .	par envoi et par lieue,				2	00
» 2 ou 3 chevaux . . . . .	id.				2	25
Bétail. 5 ou 6 bœufs ou un waggon de petit bétail . . . . .					2	25
» 3 ou 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons. . . . .					2	00
» 1 ou 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons. . . . .					1	50

Le gouvernement pourra prescrire l'emploi de waggons couverts pour les voyageurs.

Les droits seront perçus par kilomètre, dans ce sens, que tout kilomètre entamé sera censé parcouru 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 20 kilog. et d'un volume ne dépassant pas 0<sup>m</sup>50 sur 0<sup>m</sup>25 et 0<sup>m</sup>30, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénients 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 grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

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

Art. 33. Les concessionnaires auront le droit d'appliquer le tarif ci-dessus à toutes les sections qui pourraient être livrées à la circulation, avant l'achèvement complet du chemin de fer de Liège à Namur, et ce avec l'autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 34. 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. 35. Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par un arrêté du ministre des travaux publics, pris sur la proposition des concessionnaires, et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publications.

Art. 36. 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.

#### *Transports militaires.*

Art. 37. 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. 38. 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. 39. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du gouvernement, seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

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

#### *Convois spéciaux.*

Art. 40. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

#### *Régularité de l'exploitation.*

Art. 41. 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. 42. 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.

#### *Abordages. — Embranchements.*

Art. 43. 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 wagons en chargement ou déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer ou les embranchements.

Art. 44. 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. 45. Les concessionnaires du chemin de fer de Liège à Namur ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 53, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas usé du droit de préférence que leur attribue ledit article. L'établissement de ces embranchements ne pourra motiver de leur part aucune demande d'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.

#### *Nouveaux droits.*

Art. 46. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer de Liège à Namur, 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. 47. 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.

#### *Surveillance de l'administration.*

Art. 48. 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 10,000 francs, et ensuite, jusqu'à l'expiration de

la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 2,000 fr.

Art. 49. 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. 50. 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. 51. 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 l'expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

#### *Formation d'une société avec émission d'actions.*

Art. 52. Les concessionnaires ont la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière.

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

#### *Communications nouvelles.*

Art. 53. 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.

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

Les concessionnaires seront également non recevables à réclamer des indemnités :

1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> A titre de modifications au tarif des douanes ;

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

Art. 54. 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 convention, 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.

#### *Domnages-intérêts.*

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.

#### *Force majeure.*

Art. 56. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le gouvernement, au moment où ils auront

été posés ou au plus tard dans les trente jours suivants.

#### *Réclamations.*

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.

#### *Mise en demeure.*

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.

#### *Objets d'art ou d'antiquité.*

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.

#### *Domicile des concessionnaires.*

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.

#### *Acceptation du cahier des charges.*

Art. 61. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir réuni toutes les données et fait tous les calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires : en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets approuvés pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

#### *Droits d'enregistrement.*

Art. 62. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante et dix centimes en principal.

*Prolongement éventuel du chemin de fer de Liège à Namur jusqu'à Dinant ou aux frontières de France.*

Art. 63. Si, endéans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer de la frontière à Vireux ou à tout autre point supérieur de cette vallée, les concessionnaires seraient tenus d'y rattacher celui de Liège à Namur, en le prolongeant, par Dinant, jusqu'à la frontière.

Le délai accordé, à cet effet, aux concessionnaires, serait de trois ans, à dater de l'acte du gouvernement français qui aurait assuré l'exécution du chemin de fer sur son territoire.

Les clauses et conditions du présent cahier des charges seraient en tous points applicables aux sections de Namur à la frontière.

La durée de la concession de la ligne entière, de Liège aux frontières de France, serait celle fixée, par l'art. 32, pour les sections de Liège à Namur.

Art. 64. Les concessionnaires sont autorisés à prolonger, à leurs frais, risques et périls et sous le régime du présent cahier des charges, le chemin de fer de Liège à Namur, soit jusqu'à Dinant, soit jusqu'à la frontière, dans le cas où il ne serait pas également prolongé sur le territoire français.

Art. 65. En cas de concurrence pour la construction de tout ou partie du chemin de fer de Namur à Dinant ou à la frontière, la préférence serait acquise aux concessionnaires de celui de Liège à Namur.

Fait à Bruxelles, le 19 juin 1845.

A. DECHAMPS.

W<sup>m</sup> REYNOLDS.

215. — 27 MAI 1859. — *Loi qui autorise la concession d'un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont* (1). (Mouit. du 12 juin 1859.)

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

Article unique. Le gouvernement est autorisé à accorder à la société anonyme, dite compagnie du chemin de fer du Centre, aux clauses et conditions de la convention en date du 9 avril 1859, la concession d'un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle

(1) Présentation à la chambre des représentants le 12 avril 1859. — Exposé des motifs (*Annales*, p. 1021-1022). — Rapport le 5 mai, p. 1162-1163. — Discussion et adoption le 14 mai.

Rapport au sénat le 20 mai 1859. — Discussion le 24 et adoption le 25 mai.

soit revêtue du sceau de l'État, et publiée par la voie du *Moniteur*.

Contre-signé par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

#### CONVENTION.

Entre le gouvernement belge représenté par M. Jules Vanderstichelen, ministre des travaux publics, d'une part ;

Et la société anonyme, dite compagnie du chemin de fer du Centre, représentée par MM. le comte de Robiano, sénateur, et Émerique, directeur de l'Union du Crédit; tous deux à Bruxelles,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Sous réserve de l'approbation des chambres législatives et de l'homologation royale, la société anonyme qualifiée ci-dessus est déclarée concessionnaire d'un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont.

Le tracé de ce chemin de fer partira de la station de Beaume, du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes, ou d'un point pris sur ce chemin de fer à proximité de ladite station, laissera sur la droite l'agglomération de Morlanwelz, se rapprochera autant que possible des charbonnages du Bois-des-Vallées, du Piéton et de Forchies, passera également aussi près que possible de Fontaine-l'Évêque et, en tous cas, dans un rayon de 250 mètres (deux cent cinquante) au *maximum* de la place du Trieux-des-Baux dans cette ville, et aboutira à Marchienne-au-Pont, à une station en deçà de la station actuelle du chemin de fer de l'État, et à raccorder avec cette dernière, suivant les indications qui seront données par l'administration.

Le gouvernement se réserve, dans le cas où il en reconnaitrait la possibilité, d'exiger que le tracé aux abords de la station de l'État, à Marchienne-au-Pont, soit dirigé de manière que des convois puissent aller du Centre à Charleroi, sans être assujettis à un rebroussement; le tracé devra, en tous cas, être établi de manière que les charbonnages du Bois-des-Vallées, du Piéton et de Forchies puissent y être rattachés convenablement.

La société pourra être tenue, au besoin, de diriger une branche secondaire vers le siège principal de chacun des trois charbonnages prémentionnés.

Elle pourra être tenue, en outre, de relier, dans les mêmes conditions que les charbonnages précédents, ceux de Mont-Sainte-Aldegonde et de Saint-Éloi de Carnières-Sud, soit à la ligne principale, soit à l'embranchement de Beaume à Marchienne-au-Pont.