

RECUEIL
CONTENANT LES
DIVERS MODES D'EXPLOITATION
DES
GARES COMMUNES EN BELGIQUE

RECUEIL

CONTENANT LES

DIVERS MODES D'EXPLOITATION

DES

GARES COMMUNES EN BELGIQUE

PAR

ALBERT URBAN

EX-OFFICIER D'ARTILLERIE

INGÉNIEUR CHEF DE SERVICE D'EXPLOITATION AU CHEMIN DE FER GRAND CENTRAL BELGE

Prix : 4 francs

BRUXELLES

IMPRIMERIE FÉLIX CALLEWAERT PÈRE

26, RUE DE L'INDUSTRIE, 26

—
1885

54



7H1021

CLASSIFICATION ALPHABÉTIQUE

DES

GARES COMMUNES.

GARES.	ADMINISTRATIONS.	PAGES.
--------	------------------	--------

A

Aerseele.	Etat Belge.	Flandre Occidentale	—	54
Aix (M.).	Etat Prussien.	Grand Central Belge	—	51
Aix (T.).	Id.	Id.	—	53
Ans (Etat).	Etat Belge.	Etat Néerlandais.	—	27
Anvers (Bassins).	Id.	Grand Central Belge	—	10
Anvers (Borgerhout).	Id.	Id.	—	13
Anvers (Est).	Id.	Id.	—	26

B

Berzée.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	73
Beverst.	Etat Néerlandais.	Id.	—	74
Bouwel.	Etat Belge.	Id.	—	30
Bruges.	Id.	Flandre Occidentale	—	31

C

Charleroi (Etat).	Etat Belge.	Grand Central Belge	Nord Belge.	19
Châtelineau.	Id.	Id.	—	33
Chimay.	Id.	Comp. de Chimay.	—	74
Comines.	Id.	Flandre Occidentale	—	55
Couillet.	Id.	Grand Central Belge	—	71
Courtrai.	Id.	Flandre Occidentale	—	77
Court-St-Etienne.	Id.	Grand Central Belge	—	76

D

Deynze.	Etat Belge.	Flandre Occidentale	—	34
Diepenbeek.	Etat Néerlandais.	Grand Central Belge	—	78
Diest.	Etat Belge.	Id.	—	78
Doische.	Comp. de Chimay.	Id.	—	80

GARES.	ADMINISTRATIONS.			PAGES.
E				
Erquelines.	Etat Belge.	Nord Belge.	—	81
F				
Flémalle (Grande).	Etat Néerlandais.	Nord Belge.	—	84
Flémalle (Haute).	Id.	Id.	—	85
Fleurus.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	82
Frameries.	Id.	Nord Français.	—	57
G				
Gand (Eecloo).	Gand-Terneuzen.	Gand-Eecloo-Bruges	—	111
Gand (Sud).	Etat Belge.	Gand-Terneuzen.	—	86
Givet.	Grand Central Belge	Nord Belge.	Est Français.	86
Grammene.	Etat Belge.	Flandre Occidentale ^e	—	58
Grembergen.	Id.	Termon ^{de} -St-Nicolas	—	112
H				
Hasselt	Etat Néerlandais.	Grand Central Belge	Hass.-Maeseycck	47
Hastière-Lavaux.	Nord Belge.	Comp. de Chimay	—	88
Hérenthals.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	35
Hombeek.	Id.	Malines-Terneuzen.	—	87
I				
Ingelmunster.	Etat Belge	Flandre Occidentale	—	59
J				
Jamioulx.	Grand Central Belge	Etat Belge.	—	44
L				
Landen.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	89
La Sambre.	Nord Belge.	Id.	—	110
Lichtervelde.	Etat Belge.	Flandre Occidentale	—	59
Liège (Guillemins).	Id.	Nord Belge.	—	90

GARES.	ADMINISTRATIONS.			PAGES.
Liège (Longdoz).	Nord Belge.	Liège-Maestricht.	—	91
Liège (Vivegnis).	Etat Belge.	Etat Néerlandais.	—	92
Lierre.	Id.	Grand Central Belge	—	35
Limal.	Id.	Id.	—	95
Lobbes.	Id.	Nord Belge.	—	95
Lokeren.	Id.	Anvers à Gand.	—	21
Louvain.	Id.	Grand Central Belge	—	13
M				
Maestricht.	Grand Central Belge	Liège-Maestricht.	Etat Néerland.	22
Malines.	Etat Belge.	Malines-Terneuzen.	—	40
Marchiennes.	Id.	Grand Central Belge	Nord Belge.	20
Marcinelle.	Id.	Id.	Id.	50
Mariembourg.	Comp de Chimay.	Id.	—	38
Mol.	Etat Belge.	Id.	—	97
Mons.	Id.	Nord Français.	—	99
N				
Namur.	Etat Belge.	Nord Belge.	—	100
Neerpelt.	Etat Néerlandais.	Grand Central Belge	—	61
Nylen.	Etat Belge.	Id.	—	42
O				
Ottignies.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	100
P				
Péruwelz.	Etat Belge.	Compagnie d'Anzin.	—	102
Puers.	Id.	Malines-Terneuzen.	—	63
Q				
Quiévrain.	Etat Belge.	Nord Français.	—	111
R				
Ransart.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	104
Ruremonde.	Etat Néerlandais.	Id.	—	16

GARES.	ADMINISTRATIONS.	PAGES.
--------	------------------	--------

S

St-Gilles-Waes.	Etat Belge.	Malines-Terneuzen.	—	67
St-Nicolas.	Malines-Terneuzen.	Anvers à Gand.	—	15
St-Trond.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	104
Selzaete.	Id.	Gand-Terneuzen.	—	65
Sluyskill.	Malines-Terneuzen.	Id.	—	66
Statte.	Etat Belge.	Nord Belge.	—	105

T

Termonde.	Etat Belge.	Termonde-St-Nicolas	—	113
Terneuzen.	Malines-Terneuzen.	Gand-Terneuzen.	—	69
Thielt.	Etat Belge.	Flandre Occidentale	—	70
Thourout.	Id.	Id.	—	68
Tilbourg.	Etat Néerlandais.	Grand Central Belge	—	106
Tongres.	Etat Belge.	Etat Néerlandais.	—	109
Turnhout.	Id.	Grand Central Belge	—	43

V

Vireux.	Est-Français.	Grand Central Belge	—	24
---------	---------------	---------------------	---	----

W

Wavre.	Etat Belge.	Grand Central Belge	—	46
Willebroek.	Id.	Malines-Terneuzen.	—	70
Wondelgem.	Gand-Terneuzen.	Gand-Eecloo-Bruges	—	113

Y

Ypres.	Etat Belge.	Flandre Occidentale	—	71
--------	-------------	---------------------	---	----

INTRODUCTION

La Belgique est le pays qui, proportionnellement, a le plus de gares exploitées par plusieurs Administrations; aussi, les modes adoptés pour la répartition des dépenses d'exploitation des gares communes présentent la plus grande diversité.

Nous avons classé et résumé les conventions des gares communes en Belgique ainsi que les conventions des gares frontières en relation directe avec les chemins de fer belges; les résumés des conventions ne contiennent que ce qui a strictement rapport à la répartition des dépenses et à la responsabilité des diverses Administrations les unes vis-à-vis des autres et vis-à-vis du public. Nous avons laissé de côté les divers considérants qui ont amené à admettre certaines clauses qui, souvent, paraîtront anormales; pour ces cas, on devra consulter les conventions complètes et, la plupart du temps, on y trouvera les renseignements justifiant les proportions arrêtées.

Afin d'éviter de nombreuses répétitions, nous donnons d'abord les dispositions générales qui sont, pour ainsi dire, applicables à toutes les gares communes.

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES COMMUNES A PRESQUE TOUTES LES CONVENTIONS D'EXPLOITATION DES GARES COMMUNES

L'Administration gérante nomme et révoque le chef de gare, les agents secondaires, les chefs-ouvriers, les hommes d'équipe, en un mot, tout le personnel de la gare, à l'exception des agents spéciaux des services de la Voie et de la Traction et du Matériel.

Chaque Administration se réserve le droit de placer un ou plusieurs visiteurs du matériel, selon les nécessités de son service et en prenant les salaires de ces agents à sa charge avec règlement direct par ses soins.

Toute proposition faite à charge des agents de la gare commune pour infraction aux règlements particuliers d'une des Administrations doit être adressée à l'Administration gérante qui s'engage à prendre les mesures répressives conformément à ses règlements.

Tout le personnel attaché à n'importe quel titre à la gare commune, ainsi que le personnel de passage, quelle que soit l'Administration à laquelle il appartient, est placé sous les ordres du chef de la gare commune.

Le cadre du personnel, fixé de commun accord entre les Administrations intéressées, ne peut être augmenté qu'avec l'approbation des dites Administrations.

Toutefois l'Administration gérante se réserve le droit de majorer le montant des traitements et salaires d'après ses règlements intérieurs.

Chaque Administration adresse, directement, au chef de la gare commune, les ordres relatifs à l'organisation, à la marche, à la régularité et à la sécurité de ses trains et les instructions concernant la répartition de son matériel de transport; en un mot, toutes les instructions ayant rapport à son service particulier.

Le chef de gare est responsable de l'exécution des ordres prescrits par les règlements particuliers de chacune des Administrations formant la communauté.

Il est entendu que les accidents ou avaries qui se produiraient en dehors de la gare commune, sur le réseau d'une des Administrations intéressées et par le fait d'un ordre donné par le chef de gare, ou en son nom, ne peuvent, en aucun cas, être mis à la charge de la gare commune.

Le chef de gare doit gérer le service de la gare au mieux des intérêts engagés.

Il informe chaque Administration des faits concernant plus particulièrement son service et son trafic.

Aucune Administration ne peut exiger des ouvriers de la gare commune l'exécution d'autres opérations que celles résultant des livrets réglementaires pour le transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc., etc.

Voyageurs, bagages et marchandises. — La distribution des billets pour compte des Administrations se fait, généralement, par les agents de la gare commune.

Il est réservé un guichet pour les 1^{re} et 2^e classes, et un guichet pour la 3^e classe.

Les écritures de ce service, ainsi que celles concernant les marchandises, sont tenues par les agents de la gare commune et d'après les instructions particulières de chaque Administration.

La reconnaissance des marchandises, tant au départ qu'à l'arrivée, se fait par les soins du service commun.

Il est tenu, à titre de renseignement, un ou plusieurs livres dits de transbordements, indiquant les dates et heures de réception et de réexpédition des marchandises en trafic direct.

Certaines conventions stipulent que le service des voyageurs et des bagages étant fait en commun, le chef de la gare conserve la direction du service et tout le personnel est placé sous ses ordres. La distribution des billets a lieu à des guichets séparés, si la demande en est faite par une des Administrations. Chaque Administration se réserve la faculté de nommer un employé chargé de faire, pour son compte, le service de la distribution des coupons.

Le cas échéant, il est réservé, dans le bâtiment de la gare commune, une place suffisante pour ce service.

Il est tenu une comptabilité séparée pour chaque Administration qui a toujours le droit de contrôler le bureau des recettes en ce qui concerne le service des voyageurs et des bagages.

Les vérifications se font, autant que possible, de commun accord entre les fonctionnaires des Administrations contractantes.

Tous les jours, la recette au comptant des voyageurs et des bagages faite pour compte de chaque Administration est versée, contre reçu et bordereau à l'appui, entre les mains des agents spéciaux désignés à cet effet.

Le service des marchandises à petite ou à grande vitesse est fait par des employés et ouvriers attachés au service commun. Toutefois, chacune des Administrations contractantes se réserve la faculté de faire faire, par des employés spéciaux, payés par elle, la reconnaissance, l'enregistrement et la réception au départ, la livraison et l'encaissement à l'arrivée. Ce cas échéant, les modifications qu'il serait nécessaire d'apporter aux locaux sont arrêtées de commun accord et exécutées aux frais de celle des Administrations qui demande la division des services. Cette Administration a également à supporter les dépenses d'appropriation et de mobilier des locaux à affecter au service séparé des deux Administrations.

Le chargement, l'expédition et généralement toutes les manipulations quelconques ont lieu par les soins du chef de la gare et au moyen du personnel commun.

Les agents spéciaux employés par l'une ou l'autre des deux Administrations contractantes sont placés sous les ordres du chef de la gare commune, en ce qui concerne la police et la surveillance.

D'autres conventions stipulent que les hangars aux marchandises sont communs.

Service télégraphique. — Le service télégraphique est assuré par la gare commune, suivant les conventions intervenues entre l'État et chacune des Administrations intéressées.

D'autres conventions stipulent que le service télégraphique est placé sous les ordres du chef de la gare commune, qui assure le service conformément aux conventions particulières existant entre l'État et les Administrations.

Responsabilité — En cas de doute constaté par l'enquête à intervenir au sujet des bris de matériel, les avaries sont supportées moitié par la gare commune, moitié par l'Administration en cause.

La machine de réserve, revenant de secours ou ayant quitté la station pour un motif quelconque, est considérée jusqu'à sa rentrée en gare comme appartenant à l'Administration pour compte de laquelle elle vient d'opérer.

Tous les manquants ou avaries se produisant dans la gare commune à des marchandises séjournant dans cette gare sans y avoir droit de séjour, tels que différés, etc., sont à la charge de cette gare, à moins que l'enquête à intervenir à ce sujet par les délégués des Administrations intéressées ne démontre que le service commun n'était

pas à même de sauvegarder les intérêts de l'Administration en cause, dans de meilleures conditions que celles acquises à l'instruction de l'avarie, etc.

Toutefois, les conséquences des retards apportés dans l'enlèvement des marchandises, par suite d'insuffisance du matériel ou de moyens de traction sont à la charge exclusive de l'Administration en défaut.

Toute indemnité à payer par suite d'erreur commise dans les écritures ou documents, par les agents de la gare commune, est à la charge de la communauté, quelle que soit l'Administration pour compte de laquelle les agents ont opéré.

Les Administrations adoptent les règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des indemnités avec les modifications y introduites ou à introduire par le chemin de fer de l'Etat Belge et admises par les Administrations en cause, en ce qui concerne les transports en services mixtes, échangés dans la gare commune, et en tout ce que ces règles n'ont pas de contraires aux conventions particulières.

Nous nous sommes tenus dans l'extrait des conventions des gares communes, pour les responsabilités, aux termes propres des conventions. Chaque fois qu'en regard du § « Responsabilité » il est écrit : « Il n'en est pas fait mention », ce sont les règles à suivre pour la transmission des marchandises et des bagages, et le règlement des réclamations qu'il faut suivre. Aussi, comme ces **règles à suivre priment les conventions pour la transmission des marchandises et bagages**, nous avons cru bien faire en les donnant entièrement à la fin de cette notice. Ces règles à suivre sont celles admises entre les Administrations belges, néerlandaises et luxembourgeoises. Nous avons donné à leur suite celles en vigueur en France. Nous avons enfin terminés par quelques extraits du règlement d'exploitation de l'Union des chemins de fer allemands.

Nous ferons remarquer qu'il est bon d'envisager, dans une convention, tous les cas de responsabilité, en prévision de l'occurrence où l'une des sociétés contractantes viendrait à dénoncer la validité des règles à suivre.

Consommations. — Toutes les consommations nécessaires à la gare commune sont fournies par l'Administration gérante et facturées en service commun.

Chaque Administration fournit à ses frais les imprimés et registres nécessaires à son service particulier.

Il est établi, par le chef de la gare commune, un bon spécial pour les registres et imprimés utilisés par le service commun ; ces imprimés

sont fournis par ou pour compte de l'Administration gérante et portés au débit de la gare commune.

Revenus indirects. — Certaines conventions anciennes stipulent que l'état des wagons à échanger est vérifié à la station d'échange ; ceux qui ne remplissent pas les conditions voulues sont déchargés pour le compte de l'Administration en cause.

Les frais de ce transbordement sont fixés à fr. 0-50 par tonne ; ils sont encaissés par l'Administration gérante, mais ils sont déduits des frais d'exploitation de la station commune.

Toutes les conséquences de ce transbordement sont, du reste, à la charge de l'Administration cédante.

Nous croyons bon de faire remarquer que toute stipulation de l'espèce est annulée par les règles à suivre.

Enfin, chaque fois que dans l'extrait des conventions des gares communes, en regard du paragraphe relatif aux revenus indirects, il est dit : « Il n'en est pas fait mention » c'est qu'implicitement, lorsqu'il n'y a pas forfait, ces frais sont portés en déduction des frais d'exploitation.

Comptabilité. — Le chef de la gare commune signe toutes les pièces comptables tant en recettes qu'en dépenses.

Les Administrations font surveiller et contrôler les opérations du bureau des recettes de la gare commune.

Une vérification complète peut être effectuée tous les mois et au moins une fois par trimestre, par les fonctionnaires des Administrations qui seront convoqués par l'Administration gérante.

Le chef de gare est responsable moralement de la gestion des agents placés sous ses ordres.

Cette responsabilité devient pécuniaire lorsqu'il se produit de mauvaises gestions, qui auraient pu être prévenues ou tout au moins arrêtées à leur source au moyen d'une simple inspection des livres.

Tous les agents comptables de la gare commune doivent fournir à l'Administration gérante un cautionnement à déterminer suivant ses règlements.

L'Administration gérante adresse à chaque Administration intéressée, dans le mois qui suit celui des écritures, un compte détaillé des dépenses et des recettes de la gare commune avec pièces justificatives à l'appui. Ce compte établit mensuellement, suivant un modèle adopté, la part contributive de chaque Administration.

Certaines conventions stipulent, en Hollande par exemple, qu'en à compte des frais d'exploitation commune, il est payé à l'Administration qui a la direction de la gare, par l'autre Administration, dans la première quinzaine de chaque mois, la part qui lui incombe dans les

dépenses présumées avoir été faites pendant le mois précédent, sous toute réserve de régularisation lors de la clôture du premier décompte annuel.

Le compte annuel d'exploitation est arrêté au 31 décembre de chaque année; il est dressé en triple expédition dans les trois mois de l'année suivante et soumis à la vérification de l'Administration intéressée; il est signé pour approbation par les deux parties et liquidé dans les quatorze jours qui suivent l'acceptation.

Dans le cas où les décomptes n'auraient pas été approuvés endéans les six semaines de leur envoi par l'Administration gérante, l'Administration intéressée sera tenue de verser immédiatement la part qui lui incombe d'après ce décompte, sous réserve de rectification ultérieure.

Les Administrations conservent chacune une des trois expéditions approuvées; la troisième expédition est envoyée immédiatement après signature au Ministre de l'Intérieur pour information.

D'autres conventions stipulent que la part contributive de chaque Administration dans les dépenses des services communs est payée approximativement chaque mois par douzième à l'Administration qui en a fait l'avance et réglée définitivement à la fin de chaque année, sur production d'états arrêtés de commun accord.

Traction. — La gare commune est pourvue d'une ou de plusieurs machines de réserve.

Les frais mensuels de ces locomotives sont portés au débit de la gare commune et au crédit des Administrations dans la proportion des machines de réserve qu'elles auront fournies à la gare commune.

Les locomotives de réserve sont, autant que possible, fournies par les Administrations intéressées, dans la proportion de leur part d'intervention dans les dépenses de la gare commune.

La locomotive de réserve peut être utilisée pour le service de secours et de trains, à raison de fr. 0.20 par kilomètre parcouru. Ces frais de parcours sont portés, sur les états de parcours du matériel, au crédit de l'Administration propriétaire de la locomotive de réserve, et au débit de l'Administration pour compte de laquelle les parcours ont été effectués.

Toutefois, une machine de réserve ne peut être employée à un service de trains réguliers que de commun accord entre les Administrations.

Il est entendu que tous les retards qui se produisent dans la gare commune, par suite de l'absence de machine de réserve pour un motif quelconque ou pour un service extraordinaire ou même de secours, sont à la charge exclusive de l'Administration qui a emprunté cette machine.

Le chef de la gare commune a dans ses attributions la surveillance et la direction du dépôt des machines.

Il commande les manœuvres des locomotives et fixe les heures d'allumage. Il assure, en un mot, le service de la traction en ce qui concerne les manœuvres et la réserve.

Il donne avis aux ingénieurs des Administrations des avaries qui pourraient survenir aux locomotives.

Les avaries survenues aux locomotives de réserve par le fait du service commun sont réglées d'après les stipulations de l'article *Responsabilité*.

Certaines conventions stipulent que le chef de la gare commune a sous ses ordres directs tout le personnel de la traction, machinistes, chauffeurs, etc., pendant que ce personnel séjourne dans la gare; il commande les manœuvres et le service des établissements qui seraient reliés à la gare.

En cas de demande de secours, les machines en stationnement sont admises à circuler sur les lignes des Administrations contractantes. Elles seront toujours accompagnées par un agent délégué de commun accord, qui agira comme agent de l'Administration pour laquelle il ira au secours et prendra, au point de vue des conséquences de toute nature qui pourraient se produire, toutes les mesures de sécurité que comporte l'exploitation des chemins de fer.

D'autres conventions stipulent qu'en cas d'accident un agent délégué par chaque Administration est chargé d'aller au secours des trains et prend, comme agent de chacune des Administrations, au point de vue des conséquences de toute nature qui pourraient se produire, toutes les mesures de sécurité que comporte l'exploitation des chemins de fer.

Dans le cas où une ou plusieurs machines spéciales de réserve pour le service des manœuvres seraient attachées à la gare, il en serait tenu compte à l'Administration qui les aurait fournies, à raison de 50 francs par douze heures et par machine et fr. 4.20 par heure supplémentaire.

Nous avons laissé de côté, dans l'extrait des conventions des gares communes, tout ce qui est relatif aux manœuvres par locomotives, le prix de ces manœuvres étant ordinairement compté à 5 francs l'heure et les Administrations contractantes balançant généralement de part et d'autre, autant que possible, dans leurs diverses gares communes les frais qui en résultent. Le prix de l'heure de manœuvres, la façon dont cette heure est comptée, les différentes clauses particulières y rattachées sont donc peu intéressantes à connaître, sauf dans le cas où l'une des Administrations ne pourrait concourir à l'aide de ses

machines, d'une façon effective, aux dites manœuvres à cause de la pénurie du nombre de ses locomotives. Nous n'avons pas à considérer ce cas d'une manière particulière, les grandes Administrations étant généralement toutes riches en machines. C'est, du reste, le plus beau luxe et celui du meilleur rapport de la plupart des grandes Administrations.

Travaux et entretien. — Toute dépense autre que pour le service d'entretien doit être approuvée par les Administrations.

Chaque fois que dans l'extrait des conventions des gares communes, en regard du paragraphe relatif aux responsabilités des avaries à la voie, il est dit : « Il n'en est pas fait mention », c'est qu'implicitement le montant de ces avaries se confond avec les frais d'entretien.

Matériel. — Chaque Administration s'interdit la faculté d'établir dans la gare commune des dépôts de matériel de nature à occasionner l'encombrement des voies.

Toutes les questions d'exploitation, ainsi que toutes les difficultés qui pourraient naître dans son application en tant qu'elles ne sont pas prévues par la présente, sont réglées par des délégués nommés par chacune des Administrations.

CHAPITRE II

CLASSIFICATION DES GARES COMMUNES

Les gares communes ont été classées suivant leur mode d'exploitation comme suit :

1° GARES EXPLOITÉES A FORFAIT

- a) *La tonne étant prise pour unité ;*
1 Anvers (Bassins et Stuyvenberg), 2 Anvers (Borgerhout), 3 Louvain et 4 Saint-Nicolas.
- b) *L'essieu étant pris pour unité ;*
5 Ruremonde.
- c) *Le wagon étant pris pour unité ;*
6 Charleroi, 7 Marchiennes.
- d) *Une des Administrations payant une redevance fixe ;*
8 Lokeren, 9 Maestricht, 10 Vireux.

2° GARES EXPLOITÉES AU PRORATA DU TRAFIC

- a) *Le voyageur étant pris pour unité ;*
11 Anvers (Est), 12 Ans, 13 Bouwel, 14 Bruges, 15 Châtelineau, 16 Deynze, 17 Hérenthals, 18 Lierre, 19 Mariembourg, 20 Malines, 21 Nylen, 22 Turnhout.
- b) *Le wagon en service local étant pris pour unité ;*
23 Jamioulx, 24 Wavre.
- c) *Le wagon entré ou sorti étant pris pour unité ;*
25 Hasselt, 26 Marcinelle.
- d) *L'essieu étant pris pour unité ;*
27 Aix-la-Chapelle (M.), 28 Aix-la-Chapelle (T.).
- e) *Le train étant pris pour unité ;*
29 Aerseele, 30 Comines, 31 Frameries, 32 Grammene, 33 Ingelmunster, 34 Lichtervelde, 35 Neerpelt, 36 Puers, 37 Selzaete, 38 Sluyskill, 39 Saint-Gilles (Waes), 40 Thourout, 41 Terneuzen, 42 Thielt, 43 Willebroeck, 44 Ypres.

3° GARES EXPLOITÉES AU PRORATA DU TRAFIC MAIS AVEC UN FORFAIT ANNUEL BASÉ SUR LE TRAFIC DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

45 Couillet.

4° GARES EXPLOITÉES SUIVANT UNE RÉPARTITION FIXE DES DÉPENSES

46 Berzée, 47 Beverst, 48 Chimay, 49 Court-Saint-Etienne, 50 Courtrai, 51 Diepenbeek, 52 Diest, 53 Doische, 54 Erquelines, 55 Fleurus, 56 Flemalle-Grande, 57 Flemalle-Haute, 58 Gand (Sud), 59 Givet, 60 Hastière-Lavaux, 61 Hombeek, 62 Landen, 63 Liège (Guillemins), 64 Liège (Longdoz), 65 Liège (Vivegnies), 66 Limal, 67 Lobbes, 68 Moll, 69, Mons, 70 Namur, 71 Ottignies, 72 Peruwelz, 73 Ransart, 74 Saint-Trond, 75 Statte, 76 Tilbourg, 77 Tongres.

5° GARES EXPLOITÉES CHAQUE TRAIN PAYANT UNE REDEVANCE A LA COMMUNAUTÉ

78 La Sambre, 79 Quiévrain.

6° GARES NON CLASSÉES

80 Gand (Eccloo), 81 Grimbergen, 82 Termonde, 83 Wondelghem.

1° Gares communes exploitées à forfait.

a) *La tonne étant prise pour unité.*

1. ANVERS (BASSINS ET STUYVENBERG)

Administrations. — Etat et Grand Central.

Administration gérante. — Etat.

Date de la dernière convention. — 21 mai 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Ces dépenses ont été faites par l'Etat.

Répartition des dépenses d'extension et de modification. — Ces dépenses sont à charge de l'Etat et sont comprises dans le forfait.

Répartition des dépenses d'entretien. — Ces dépenses sont à charge de l'Etat et sont comprises dans le forfait.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part d'intervention du Grand Central est fixée à forfait. Le Grand Central paie : 1° pour le trafic, de provenance ou en destination d'Anvers, de la ligne d'Anvers à Aerschot et au delà vers Tilbourg et Louvain, fr. 0.31 par tonne, dont fr. 0.00 pour les frais de premier établissement et fr. 0.25 pour les frais d'entretien, de renouvellement et d'exploitation; 2° pour le trafic de provenance ou en destination des lignes d'Anvers à Gladbach et d'Anvers à Aix-la-Chapelle vers Hasselt ou passant par ces lignes : fr. 0.31 par tonne jusqu'à concurrence d'un trafic annuel de 350,000 tonnes; fr. 0.80 par tonne pour la partie de trafic annuel qui excédera 350,000 tonnes jusqu'à 500,000 tonnes; fr. 0.60 par tonne pour le trafic annuel excédant 500,000 tonnes.

Dans ces prix, les redevances pour premier établissement sont respectivement de fr. 0.06, fr. 0.24 et fr. 0.18.

Ces redevances ne comprennent pas les parcours sur les sections communes reliant les lignes des deux Administrations aux différentes gares d'Anvers.

Responsabilité des accidents et avaries aux marchandises. — La convention relative au trafic des marchandises en destination et de provenance de la ligne d'Anvers à Aerschot vers Tilbourg et Louvain ne détermine pas la responsabilité des parties en cas d'avaries, le Grand Central dit que cela est compris dans le forfait; la question est soumise aux tribunaux.

Pour ce qui concerne le trafic des marchandises en destination et de provenance des lignes d'Anvers vers l'Allemagne, il est dit que le personnel, lorsqu'il agit pour le service particulier de l'une des Administrations, n'engage que la responsabilité de celle-ci. Les accidents, pertes et avaries sont à charge de l'Administration entre les mains de laquelle les marchandises se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci provient de faits se rattachant au service commun. Les marchandises en cours de transport sont considérées comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les conséquences des accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes ainsi qu'au personnel des gares sont, si ces accidents résultent de faits se rattachant au service commun, réparties au prorata du nombre

total de tonnes expédiées ou reçues pendant l'année courante par la ligne d'Anvers vers l'Allemagne et par les autres lignes qui y aboutissent.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par un train circulant sur les sections communes sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train, lorsque l'accident résulte d'une faute ou d'une infraction aux règlements commise par les agents du train.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— La convention relative au trafic des marchandises en destination et en provenance de la ligne d'Anvers-Aerschot vers Tilbourg et Louvain ne détermine pas la responsabilité des parties en cas d'accident; on applique les dispositions de la convention de 1862, dans laquelle il est dit que les avaries faites au matériel pendant les manœuvres nécessitées par le service dans la gare commune et ses dépendances seront supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient ou qui en a la responsabilité. Pour ce qui concerne le trafic des marchandises en destination ou en provenance des lignes d'Anvers vers l'Allemagne, les avaries au matériel sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction lorsqu'il y a faute commise, comme il est dit plus haut pour la responsabilité des accidents aux marchandises.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les avaries aux voies, terrassements, ouvrages d'art, etc., sont, dans tous les cas, considérées comme des dépenses d'entretien; elles sont donc comprises dans la redevance stipulée pour le forfait.

Revenus indirects. — Rien n'est stipulé dans les conventions.

Revision de la convention. — La somme de fr. 0.31 payée par le Grand Central pour le trafic, de provenance ou en destination d'Anvers, de la ligne d'Anvers à Aerschot et au delà vers Tilbourg et Louvain, est revisable dès ce jour.

Les sommes payées pour le trafic de provenance ou en destination des lignes d'Anvers à Gladbach et d'Anvers à Aix-la-Chapelle vers Hasselt ou passant par ces lignes, ne sont pas revisables.

2. ANVERS (BORGERHOUT)

Administrations. — Etat et Grand Central.

Administration gérante. — Etat.

Date de la dernière convention. — 21 mai 1879.

Répartition des dépenses de construction. — La convention est identique à celle d'Anvers (Bassins et Stuyvenberg).

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

3. LOUVAIN

Administration. — Etat et Grand Central.

Administration gérante. — Etat.

Date de la dernière convention. — 23 mai 1872.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été établie par l'Etat et à ses frais ; le Grand Central est intervenu à forfait dans les dépenses de premier établissement pour une somme de 160,000 francs en sus de la cession à l'Etat de toute la partie de la gare appartenant à cette Compagnie ainsi que de la voie reliant la gare aux bassins et à l'entrepôt,

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Ces dépenses sont à charge de l'Etat et sont comprises dans le forfait dont il est question ci-après.

Répartition des dépenses d'entretien. — Ces dépenses sont à charge de l'Etat et sont comprises dans le forfait dont il est question ci-après.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part d'intervention du Grand Central est fixée à forfait.

La part d'intervention du chemin de fer Grand Central dans les dépenses d'exploitation est fixée comme suit :

a) En ce qui concerne la grande vitesse, à fr. 4.50 pour cent voyageurs expédiés pour compte du Grand Central Belge;

Le poids des bagages, des articles de messageries, le nombre d'animaux et de voitures et d'articles valeurs enregistrés pour compte du Grand Central Belge, sont estimés pour un certain nombre de voyageurs conformément aux stipulations suivantes :

La tonne de bagages ou de marchandises à grande vitesse est comptée pour dix voyageurs;

Les animaux de haute taille sont comptés pour cinq voyageurs;

Les autres animaux pour un voyageur;

Les voitures pour douze voyageurs.

b) En ce qui concerne la petite vitesse :

A fr. 0.26 par tonne de marchandises reçue ou expédiée pour compte du Grand Central Belge, les voitures et les animaux étant comptés pour un certain nombre de tonnes, conformément aux stipulations suivantes :

Une voiture expédiée à petite vitesse est comptée pour deux tonnes et les animaux pour un quart de tonne.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les Administrations adoptent les règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des indemnités tels qu'ils sont en vigueur à ce jour au chemin de fer de l'Etat.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident dans la station commune, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subit son matériel propre et celui d'autres exploitations dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects — La part d'intervention du Grand Central dans les frais d'exploitation étant fixée à forfait, les revenus indirects sont encaissés au profit de l'Etat.

Revision de la convention. — Les sommes de fr. 4.50 et de fr. 0.26 payées par le Grand Central pour son trafic, sont revisables dès ce jour.

4. SAINT-NICOLAS

Administrations. — Malines-Terneuzen et Anvers à Gand.

Administration gérante. — Anvers à Gand.

Date de la dernière convention. — 29 janvier 1873. (La ligne d'Anvers à Gand est à voie étroite.)

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par le chemin de fer d'Anvers à Gand pour son usage exclusif. La gare actuelle a été agrandie et appropriée pour le service commun des chemins de fer d'Anvers à Gand et de Malines à Terneuzen.

La Société de Malines-Terneuzen s'est chargée d'acquérir les terrains et d'exécuter, à ses frais, les travaux d'agrandissement et d'appropriation, mais elle n'est tenue à aucune indemnité quelconque envers la Société d'Anvers à Gand du chef de l'usage commun de la gare, sauf en ce qui concerne les dépenses d'exploitation et d'entretien.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Dans le cas où de nouveaux aménagements, changements ou agrandissements seraient nécessaires dans la partie commune de la gare, dans l'intérêt d'une des deux lignes, celle-ci devra pourvoir aux dépenses à en résulter et exécuter les travaux après s'être mise d'accord avec l'autre Administration.

Si ces nouveaux travaux sont nécessités par l'intérêt des deux lignes, ils seront effectués à frais communs dans des proportions équitables à établir de commun accord, en tenant compte de l'utilité spéciale que chaque Administration en retirera.

Dans le cas où l'une des deux Sociétés demanderait de rendre commune une installation établie à l'usage exclusif de l'autre, elle ne pourra entrer dans l'usage commun qu'avec le consentement de l'autre Société et moyennant paiement de la moitié du coût de premier établissement.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les voies n'ayant pas le même écartement, chaque Administration entretient ses propres voies; l'entretien des croisements et des signaux protégeant ces croisements sont à la charge de Malines-Terneuzen.

L'entretien des bâtiments, pavages, clôtures et dépendances de toute nature de la gare, et à usage commun, est compris dans les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les frais d'exploitation pour le service des voyageurs sont fixés à forfait pour la

Société de Malines-Terneuzen, qui paye 4 1/2 centimes par coupon délivré par la gare pour cette Société et par 100 kilogrammes de bagages expédiés, toute fraction de 100 kilogrammes comptant pour 100 kilogrammes.

Les coupons d'aller et de retour délivrés à Saint-Nicolas ne comptent que pour un seul coupon; les billets d'abonnement et les coupons d'aller et de retour pour Saint-Nicolas ne comptent pas.

Le service d'alimentation d'eau n'est pas commun; dans le cas où de l'eau serait fournie par Anvers à Gand à la Société de Malines-Terneuzen, le prix par mètre cube sera déterminé de commun accord. Le prix en a été fixé à fr. 0.10 par mètre cube

Chaque Administration a son service spécial de marchandises.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare et le personnel placé sous ses ordres agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent et qui assure, par suite, la responsabilité de leurs actes; mais en cas de dommages occasionnés, ces agents sont personnellement tenus envers l'Administration pour laquelle ils ont agi.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Il n'en est pas fait mention.

Revision de la convention. — L'Administration de la ligne de Malines-Terneuzen se réserve la faculté d'effectuer séparément, par elle-même, son service de marchandises.

Après que l'Administration de Malines-Terneuzen aura fait usage de cette faculté, le service des marchandises ne pourra plus être rendu commun sans le consentement préalable de la Compagnie d'Anvers à Gand.

b) *L'essieu étant pris pour unité.*

5. RUREMONDE

Administration. — État Hollandais et Grand Central.

Administration gérante. — État Hollandais.

Date de la dernière convention. — 31 mai 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Les tra-

vaux ont été faits par le chemin de fer Grand Central, aux frais de l'Etat des Pays-Bas ; la construction de la remise aux locomotives pour le chemin de fer Grand Central s'est faite à ses frais.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les frais de ce chef sont supportés par l'Etat des Pays-Bas ; l'exécution se fait par l'exploitation des chemins de fer de l'État, partant de Ruremonde.

Chacune des deux Administrations intervient dans les dépenses dans la même proportion que pour ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'entretien. — Le service commun comprend l'entretien, la réparation et le renouvellement de tout ce qui fait partie de la gare ainsi que des outils, des instruments et de l'ameublement qui ne sont pas la propriété privée de l'une des parties ; le soin de l'observation des obligations et l'acquittement des impositions et contributions de toute nature grevant la gare ou l'exploitation, en tant qu'elles ne soient exclusivement à charge de l'une ou de l'autre des parties.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Pour l'usage de la gare, le chemin de fer Grand Central paie une redevance annuelle dont le calcul est établi d'après le nombre d'essieux de voitures et de wagons qui entrent dans la gare ou en sortent par ses trains.

Cette redevance est fixée comme suit : Pour les premiers 50,000 essieux, florin 0.08 par essieu ; pour les 50,000 essieux suivants, florin 0.06 par essieu ; pour les 50,000 essieux subséquents, florin 0.04 par essieu, et au delà de 150,000 essieux, florin 0.03 pour chaque essieu en plus.

Les essieux des voitures et wagons transitant par la même ligne, à l'entrée et à la sortie de la gare, ne sont comptés qu'une seule fois.

Le minimum de la redevance ne pourra être inférieur à 4 p. % du tiers, ni le minimum être supérieur à 4 p. % des deux tiers de la somme qui aura été affectée par l'État des Pays-Bas, tant aux travaux de premier établissement qu'à ceux d'extension, d'agrandissement et de parachèvement.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les accidents, pertes et dommages survenus aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et voitures, sont à la charge de la partie entre les mains de laquelle ces voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et voitures se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci est la conséquence de faits se rattachant au service commun.

Les accidents et dommages occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au même trafic des parties contractantes, de même que ceux occasionnés au personnel commun de la gare ou au personnel particulier de l'une des parties, sont à charge de la communauté s'ils sont la conséquence de faits se rattachant au service commun, comme par exemple du service des manœuvres.

Les conséquences des accidents survenus lors de l'entrée d'un train en gare ou à sa sortie de celle-ci, tant au trafic (voyageurs, bagages, marchandises, etc.) qu'aux personnes et choses qui ne font pas partie du trafic, ainsi que des accidents survenus au personnel commun et au personnel particulier de l'une des parties, sont entièrement supportées par la partie à laquelle appartient le train entrant ou sortant, si l'accident est le résultat d'une contravention aux règlements, commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Le dommage occasionné au matériel de chacune des parties est toujours supporté par celle des parties à laquelle ce matériel appartient, sauf le cas prévu à l'alinéa précédent.

Le matériel étranger qui, selon les règles concernant l'emploi du matériel, se trouve entre les mains de l'une ou de l'autre des parties au moment où les dégâts se produisent, est censé appartenir à l'une ou l'autre des parties.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou dégâts à la voie sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects — Les revenus de la gare qui ne résultent pas du transport ordinaire par chemin de fer, mais de la location des buffets et restaurants, de la vente d'herbes et d'autres produits de l'espèce sont partagés par moitié.

L'indemnité en cas d'incendie, en tant qu'elle soit supérieure aux frais de réparation de ce qui est assuré contre les risques du feu, est également comprise dans les revenus dont il est question à l'alinéa précédent.

Revision de la convention. — Si, par la suite, le Ministre du Waterstaat, du Commerce et de l'Industrie permet la co-utilisation de la gare à des chemins de fer autres que ceux dont il est question, il sera procédé à une revision des dispositions de la convention, en tant qu'elles aient pour objet le minimum de la part de la société pour la co-utilisation de la gare, ainsi qu'en ce qui concerne la part de chacune des parties dans les frais d'achat d'outils, d'instruments et de mobilier pour le service commun, dans les autres dépenses et dans les recettes communes.

c) *Le wagon étant pris pour unité.*

6. CHARLEROI (ÉTAT).

Administrations. — Etat, Nord-Belge, Grand Central.

Administration gérante. — Etat.

Date de la dernière convention. — 25 février 1873.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux ont été exécutés par les soins et aux frais de l'Administration des chemins de fer de l'Etat.

L'Administration du Grand Central a l'usage de la gare, à charge de payer à l'Etat, comme intervention dans les dépenses faites pour les installations communes :

1° Une somme de 250,000 francs une fois payée ;

2° Une somme de fr. 0.03 par wagon, pour chaque wagon petite vitesse pris ou laissé dans la gare, au delà de 125,000.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Ces dépenses sont comprises dans la redevance ci-dessus.

Répartition des dépenses d'entretien. — Ces redevances sont comprises dans la redevance d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — L'Etat a ces dépenses à forfait : 1° moyennant une redevance de fr. 0.15 par wagon laissé ou pris.

Si le nombre de wagons dépasse 125,000 par an, la redevance est réduite à fr. 0.10 pour les wagons dépassant ce nombre.

2° pour la grande vitesse, fr. 4.50 par cent voyageurs, étant entendu que la tonne de bagages ou de marchandises à grande vitesse est comptée pour dix voyageurs ; les animaux de haute taille sont comptés pour cinq voyageurs, les autres animaux pour un voyageur, les voitures pour douze voyageurs.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — La responsabilité est à charge de l'Administration qui a le transport entre les mains, sans restriction.

Responsabilité des accidents au matériel. — La responsabilité est à charge de l'Administration qui a le transport entre les mains, sans restriction.

Responsabilité des accidents à la voie. — Le cas n'est pas prévu.

Revenus indirects. — Il n'en est pas fait mention.

Revision de la convention. — Elle est revisable dès ce jour, mais elle ne peut être modifiée que de commun accord.

7. MARCHIENNES.

Administrations. — Etat Belge, Nord-Belge, Grand Central.

Administration gérante. — Etat Belge.

La convention n'existe que pour la petite vitesse.

Date de la dernière convention. — 25 février 1873.

Répartition des dépenses de construction. — L'Etat a ces dépenses à forfait moyennant une redevance de fr. 0.05 par wagon laissé ou pris, avec un minimum de redevance de 5,500 francs par an.

Si le nombre de wagons pour une Administration dépasse 125,000 par an, la redevance est réduite à fr. 0.03 pour les wagons dépassant ce nombre.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Ces dépenses sont comprises dans la redevance ci-dessus.

Répartition des dépenses d'entretien. — Ces dépenses sont comprises dans la redevance d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — L'Etat a ces dépenses à forfait moyennant une redevance de fr. 0.15 par wagon laissé ou pris, avec un minimum de redevance de 8,000 francs par an.

Si le nombre de wagons dépasse 125,000 par an, la redevance est réduite à fr. 0.10 pour les wagons dépassant ce nombre.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Charleroi (Etat). »

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

d) *Une des Administrations payant une redevance fixe.*

8. LOKEREN.

Administrations. — Etat Belge et la Société du chemin de fer d'Anvers à Gand.

Administration gérante. — Anvers à Gand.

Date de la dernière convention. — 8 septembre 1880. (La ligne d'Anvers à Gand est à voie étroite.) Le service des voyageurs et des bagages des lignes de l'Etat se fait dans la gare de l'Etat, à Lokeren. L'Etat a déclaré, en conséquence, renoncer temporairement à user des bâtiments de la gare de Lokeren-Waes.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par et aux frais de la Société du chemin de fer d'Anvers à Gand.

La gare actuelle a été modifiée d'abord par suite de sa mise en commun avec la Société du chemin de fer de Lokeren à Selzaete pour le service des voyageurs et des bagages seulement, puis modifiée une seconde fois, lors de la reprise de cette ligne par l'Etat.

Tous les derniers changements aux voies, clôtures, trottoirs, etc., résultant de ces modifications ont été à la charge exclusive de l'Etat, lequel supporte en outre toutes les dépenses qui sont provenues de ces changements.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Une modification est déterminée pour le cas où la transformation de la voie actuelle de la ligne d'Anvers à Gand aurait lieu.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les voies n'ayant pas le même écartement, chaque Administration entretient ses propres voies ; l'entretien de la voie de Lokeren à Selzaete, depuis la sortie de la gare de l'Etat jusqu'au delà du passage à niveau vers Saint-Nicolas, ainsi que l'entretien et le renouvellement des croisements des deux lignes, sont à la charge exclusive de l'Etat ; les travaux auxquels cet entretien donne lieu se font sous la surveillance des agents de la Société d'Anvers à Gand, dont, en particulier, les indications doivent être suivies en ce qui concerne les parties des croisements formant le prolongement d'une des voies de cette Société.

Répartition des dépenses d'exploitation. — En vertu de ce qui précède, l'Etat supporte, outre les frais déjà prévus comme

premier établissement, les dépenses détaillées ci-dessous, à titre de part de frais d'exploitation et de redevance annuelle :

1° La somme de 150 francs pour la location de 7 ares 50 centiares de terrain ;

2° 100 francs pour la manœuvre, l'éclairage et l'entretien des signaux des croisements des deux lignes ;

3° 730 francs pour le salaire d'un coureur ;

4° Une somme de 1,200 francs représentant la moyenne des sommes que la Société de Lokeren à Selzaete, d'abord, et puis l'Etat, ont payées précédemment et qui continuent à être dues à la Société d'Anvers à Gand, du chef des frais communs non modifiés par le transfert de service arrêté par la présente convention ;

5° Tous les frais d'exploitation qui résulteraient exclusivement de la modification à la situation actuelle et qui n'auraient pas été prévus ci-dessus.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, les employés et ouvriers de la gare agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent, qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes.

Ces agents sont, par conséquent, responsables de ces actes envers chacune des Administrations, et du même chef.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

9. MAESTRICHT.

Administrations. — Grand Central Belge, Liège-Maestricht et Etat Néerlandais.

Administrations gérantes. — Grand Central Belge et Etat Néerlandais.

Date de la dernière convention. — 26 juin 1883.

Ces gares ne sont pas communes entre le Grand Central Belge et l'Etat Néerlandais ; seuls les bâtiments sont communs : pour l'échange du matériel, une voie de raccordement a été posée par les soins et aux frais de l'Etat Néerlandais qui en a, de plus, l'entretien.

Répartition des dépenses de construction. — La gare de Maestricht (Grand Central Belge-Aix-Maestricht) a été construite aux frais et par les soins de cette Administration ; la gare de Maestricht (Etat Néerlandais) a été construite aux frais et par les soins de l'Etat Néerlandais.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Si, dans l'avenir, des modifications devaient être apportées aux locaux et dépendances de la gare de Maestricht (Etat Néerlandais), ces modifications seraient exécutées aux frais de l'Etat, par la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat.

L'Administration du chemin de fer Grand Central Belge et la Société du chemin de fer de Liège à Maestricht interviendront chacune pour $\frac{3}{8}$ de l'intérêt à 4 % des sommes dépensées pour les modifications qui seront apportées aux locaux affectés à l'usage commun des trois Administrations et pour la moitié de l'intérêt à 4 % des sommes dépensées pour les modifications qui seront apportées aux locaux affectés à leur usage particulier.

Répartition des dépenses d'entretien. — L'entretien, l'éclairage et la surveillance des voies, des voyageurs et des bâtiments dans la gare de Maestricht (Grand Central) sont supportés par moitié par le Grand Central Belge et Liège-Maestricht.

En ce qui concerne la répartition de ces mêmes dépenses pour les bâtiments de la gare de Maestricht (Etat Néerlandais), elle se fait comme suit :

- $\frac{1}{4}$ pour la Compagnie d'Exploitation des chemins de fer de l'Etat ;
- $\frac{3}{8}$ pour l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge ;
- $\frac{3}{8}$ pour la Société du chemin de fer de Liège à Maestricht.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La gare de Maestricht (Grand Central) a été rendue commune avec Liège-Maestricht pour le service des voyageurs seulement, moyennant une redevance annuelle de 6,960 francs à payer par Liège-Maestricht.

Par convention du 26 juin 1883, le Grand Central Belge, l'Etat Néerlandais et Liège-Maestricht ont mis en commun le bâtiment des voyageurs de l'Etat Néerlandais et toutes les dépendances, moyennant le paiement d'une redevance annuelle de 150 florins, payable par le Grand Central, et de 730 florins par Liège-Maestricht, pour le service des voyageurs et de la grande vitesse, les voies restant distinctes comme précédemment.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Pour ce qui concerne la gare de Maestricht (Etat Néerlandais), voir « Ruremonde ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — En ce qui concerne la gare de Maestricht (Etat Néerlandais), la location du buffet-restaurant se fait par adjudication publique, par les soins de la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Le produit de cette location est partagé entre les trois Administrations intéressées, dans la proportion indiquée pour la répartition des dépenses d'entretien.

Revision de la convention. — Le service commun de la gare de Maestricht (Etat Néerlandais) pourra être supprimé du consentement unanime des parties contractantes.

Toutefois, la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat et l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge, conjointement avec la Société du chemin de fer de Liège à Maestricht pourront la dénoncer en tout temps, moyennant avis donné six mois à l'avance. Dans le cas où cette dénonciation serait faite par la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat, celle-ci devrait payer à l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge et à la Société du chemin de fer de Liège à Maestricht, un dédit de 30,000 francs au maximum (chiffre exact à fixer plus tard), l'Administration du Grand Central Belge et la Société de Liège à Maestricht étant considérées, pour ce qui concerne le présent article et le paiement spécifié ci-dessus, comme une seule partie contractante.

10. VIREUX

Administrations. — Est-Français et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Est-Français.

Date de la dernière convention. — 10 mars 1864.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par la Compagnie du chemin de fer des Ardennes, à laquelle s'est substituée la Compagnie de l'Est-Français. La somme à payer à la Compagnie de l'Est-Français par l'Administration du Grand Central Belge pour l'usage commun des terrains, voies, bâtiments et autres ouvrages construits à ce jour, dans la gare, est fixée à 6,000 francs par an.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Si, indépendamment des bâtiments et des voies servant à un service commun, l'Administration du Grand Central Belge se trouve

obligée, pour son service particulier, d'établir, dans la gare, des bâtiments, réservoirs, voies de fer ou plaques tournantes, elle pourra faire ces constructions sur les terrains qu'elle acquerra directement ou sur les parties des terrains déjà achetés par la Compagnie française, dont celle-ci pourra disposer après avoir assuré son service ainsi que le service commun.

Dans le cas où le terrain appartiendrait à la Compagnie de l'Est-Français, il sera payé à cette Compagnie, par l'Administration belge, une redevance annuelle de fr. 0.50 par mètre carré de terrain occupé par ces bâtiments et voies.

L'Administration du Grand Central Belge restera chargée de toutes les dépenses de constructions, après en avoir fait approuver les projets par l'Administration supérieure française.

Répartition des dépenses d'entretien. — La Compagnie de l'Est-Français entretient la gare; la part des dépenses à rembourser par l'Administration du Grand Central Belge est fixée à la somme annuelle de 2,000 francs.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part contributive de l'Administration du Grand Central Belge dans les dépenses du service commun de la gare est fixée à la somme de 6,000 francs.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — La responsabilité de l'Administration expéditrice pour les colis de détail cesse au moment où la reconnaissance a été faite et décharge donnée sans réserve par l'agent de l'Administration correspondante.

Sont considérés comme colis de détail :

Les marchandises renfermées dans des wagons complets ou non complets dont le chargement est modifié ou complété au point d'échange, même lorsqu'elles continuent jusqu'à destination sans transbordement.

Tout wagon de détail doit être transbordé; l'Administration qui ne fait pas le transbordement et la reconnaissance assume la responsabilité du contenu du wagon, et l'Administration cédante ne peut plus être mise en cause à raison des incidents qui se produiraient à la livraison de la marchandise.

Pour le reste, on se conforme aux règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident, les conséquences en sont supportées comme suit :

a) Par l'Administration du chemin de fer sur lequel l'accident a lieu, s'il résulte de l'entretien de la construction de la voie ou s'il doit être attribué au personnel de la route ou des stations;

b) Par l'Administration à laquelle le matériel appartient, s'il est constaté que la cause de l'accident provient du matériel;

c) A frais communs, lorsqu'il y a doute sur les causes de l'accident.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle peut être révisée d'année en année, à la date du 1^{er} janvier.

2° Gares exploitées au prorata du trafic.

a) *Le voyageur étant pris pour unité.*

11. ANVERS (EST)

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 21 mai 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Anvers (Bassins et Stuyvenberg) ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux qui, de commun accord, sont reconnus nécessaires pour le service commun et doivent être établis postérieurement à l'expiration de la dixième année d'exploitation de la ligne d'Anvers vers Aerschot, sont exécutés par l'Etat et la dépense en est répartie entre l'Etat et l'Administration du Grand Central Belge, dans le même rapport que celui qui fait l'objet du dit compte.

Répartition des dépenses d'entretien. — Voir « Anvers (Bassins et Stuyvenberg) ».

Répartition des dépenses d'exploitation. — L'Administration des chemins de fer Grand Central Belge paie, pour l'usage de la gare et pour sa part d'intervention dans les dépenses d'exploitation :

Pour les services vers la Hollande et vers Aerschot, une redevance annuelle de 20,000 francs, payable mensuellement par douzième.

En ce qui concerne la ligne d'Anvers vers Gladbach, au prorata du trafic, ce trafic étant compté comme suit et établi d'après les propor-

tions ci-après, toute fraction d'unité comptant pour une unité dans la formation du total mensuel par nature de produit :

Une unité {

- 10 voyageurs ;
- 100 kilogrammes de bagages (un minimum bagages est compté pour 20 kilogrammes) ;
- 1/4 équipage, grande ou petite vitesse (un équipage donne quatre unités) ;
- 1/4 wagon chevaux ou bestiaux, grande ou petite vitesse (un wagon quel que soit le nombre de têtes, donne quatre unités) ;
- 10,000 francs ;
- 10 colis tarif n° 1 ou express (un colis est censé peser 10 kilogrammes au maximum ; dans le cas où ce poids serait dépassé, il serait compté un colis par 10 kilogrammes) ;
- 200 kilogrammes tarif n° 2 ou grande vitesse (un minimum tarif n° 2 est compté 40 kilogrammes) ;
- 1,000 kilogrammes tarif n° 3 ou petite vitesse.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Anvers (Bassins et Stuyvenberg) ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Sont portés en déduction des dépenses d'exploitation.

Revision de la convention. — Voir « Anvers (Bassins et Stuyvenberg) ».

12. ANS.

Administrations. — Etat Belge et Etat Néerlandais.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 9 août 1864.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été agrandie et appropriée au service commun.

Tous les travaux nécessaires à cet effet ont été faits par l'Etat Belge.

La Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais a contribué à ces dépenses de premier établissement pour une somme de cinquante mille francs (50,000 fr.).

Indépendamment de cette dépense, la Compagnie paie à l'Etat Belge, pour l'usage de la gare, une redevance annuelle de 1,200 francs, qui est acquittée par douzièmes.

Répartition des dépenses de modification et d'extension — Les travaux d'extension qu'il serait nécessaire d'exécuter dans l'avenir, pour le service commun, feront l'objet d'un nouvel arrangement.

Il est entendu que la Compagnie ne sera obligée de contribuer à la dépense à laquelle ces nouveaux travaux donneraient lieu, que pour autant que leur exécution soit motivée en tout ou en partie par le trafic de sa ligne.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures et dépendances de toute nature, dans la gare, sont supportés par les deux Administrations et répartis entre elles dans le rapport de leur trafic respectif pendant l'exercice auquel ces frais se rapportent, le trafic du chemin de fer de l'Etat Belge étant augmenté d'un quart ($\frac{1}{4}$).

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les frais d'exploitation de la gare sont supportés par les deux Administrations et répartis entre elles dans le rapport de leur trafic respectif pendant l'exercice auquel ces frais se rapportent, le trafic de l'Etat Belge étant augmenté d'un quart comme il est dit ci-dessus.

D'après la lettre du 4 novembre 1865, n° 7433, de Monsieur l'Inspecteur chef de service Thiry à Monsieur Van der Sweep, Ingénieur en chef Directeur de l'Exploitation, il a été convenu, dans une séance tenue à Ans, le 21 octobre 1865, par les délégués des deux Administrations, que $\frac{1}{7}$ des frais d'entretien et de renouvellement des voies et bâtiments, des frais d'exploitation, ainsi que des dépenses faites pour objets de consommation, serait attribué à la grande vitesse.

Le trafic est établi d'après le nombre des voyageurs et le poids des bagages et des marchandises inscrits aux registres des deux Administrations, tant au départ qu'à l'arrivée, le transit ne comptant pas pour former ces chiffres.

Le trafic est divisé en deux catégories : la grande et la petite vitesse.

En ce qui concerne le service de la grande vitesse, la répartition des dépenses a pour base le nombre des billets de voyageurs délivrés, de tonnes de bagages, d'articles de messageries, d'animaux et de voitures, d'articles valeurs enregistrés à la station pour le compte de chacune des Administrations, étant dit que la tonne de bagages ou de marchandises à grande vitesse est comptée pour dix voyageurs, les articles de valeur à raison de un million pour cinquante voyageurs, les animaux de haute taille pour cinq voyageurs, les autres animaux pour un voyageur, les voitures pour douze voyageurs.

En ce qui concerne le service de la petite vitesse, la répartition des

dépenses se fait dans la proportion du tonnage des marchandises reçues à et expédiées de la gare pour le compte de chacune des exploitations, étant spécifié qu'une voiture ou un wagon de bétail expédié à petite vitesse est compté pour deux tonnes et les animaux pour un quart de tonne.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, les employés et les ouvriers de la gare agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent, et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes. Mais dans ce cas, ces agents sont tenus, envers cette Administration, de tous faits dommageables, comme ils le seraient envers l'Etat Belge.

Pendant leur séjour à la gare d'échange, les marchandises qui font l'objet d'un transport mixte se trouvent sous la surveillance et la responsabilité communes des deux Administrations qui participent à ce transport.

La responsabilité collective commence au moment où la marchandise est remise au personnel de la gare par les agents de l'Administration cédante, et cesse lors de la prise en charge par les agents de l'autre Administration.

En conséquence, tout dommage entraînant paiement d'indemnité du chef de retard est supporté par moitié par les deux Administrations, si le retard s'est produit dans la gare.

Il en est de même en cas de perte ou d'avarie de la marchandise dans cette gare, à moins qu'elles ne soient dues au chargement défectueux ou au mauvais état du matériel de transport.

Si l'avarie est le résultat de l'une ou l'autre de ces causes, les conséquences en sont supportées par l'Administration pour le compte de laquelle le chargement a été effectué ou le matériel de transport employé, sauf son recours contre l'expéditeur s'il y a lieu.

Pour le reste, on se conforme aux règles à suivre.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée de part et d'autre pour cesser ses effets moyennant avis donné six mois à l'avance.

13. BOUWEL.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante — Etat Belge, substitué à la Société de Lierre à Turnhout.

Date de la dernière convention. — 25 avril 1879, entre le Grand Central et Lierre à Turnhout.

Répartition des dépenses de construction. — Le Grand Central intervient dans les dépenses au prorata du trafic de la ligne d'Anvers à Gladbach, de provenance et en destination de ces gares.

Le trafic est réparti comme il est indiqué pour Anvers (Est).

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les dépenses sont partagées au prorata du trafic réparti comme il est dit ci-dessus.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses sont réparties au prorata du trafic de la grande et de la petite vitesse, comme il est dit ci-dessus, seulement la moitié des dépenses sont supposées à charge de la grande vitesse et l'autre moitié à charge de la petite vitesse; il n'y a pas de minimum d'intervention.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs et marchandises en cours de transport sont à la charge de l'Administration propriétaire du train dans lequel se trouvent les voyageurs et les marchandises au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits imputables au personnel chargé de la surveillance, de la police, de l'entretien et du renouvellement de la voie sur la section parcourue par les trains des deux Administrations.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations exploitantes, ainsi qu'au personnel payé en commun, sont supportés par moitié par chacune de ces Administrations, s'ils résultent de faits imputables au personnel chargé de la surveillance, de la police, de l'entretien et du renouvellement de la voie sur la section commune.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic qu'au matériel, au personnel et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel payé en commun, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train, lorsque l'accident résulte d'une infraction commise aux règlements par les agents de ce train.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel se trouvant dans les trains de chacune des Administrations exploitantes, sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le train appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies, terrassements, ouvrages d'art, passages à niveau et dépendances de la voie, sont supportés par les deux Administrations exploitantes dans les proportions indiquées à l'art. 3 (répartition des dépenses d'entretien).

Revenus indirects. — Il n'en est pas fait mention.

Revision de la convention. — La convention n'est pas revisable, mais l'Etat conteste la validité de cette convention ; aussi, les décomptes ne sont-ils acceptés que sous réserve.

14. BRUGES.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre occidentale.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 31 mai 1864. — Convention additionnelle, 10 juillet 1880.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par l'Etat.

La Société de la Flandre occidentale paie annuellement, à l'Etat Belge, 8,000 francs pour l'usage des locaux, voies, etc.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures et dépendances de toute nature sont supportés par les deux Administrations et répartis entre elles dans le rapport de leur trafic respectif pendant l'exercice auquel ces frais se rapportent.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les frais d'exploitation de la gare sont supportés par les deux Administrations et répartis entre elles dans le rapport de leur trafic respectif pendant l'année à laquelle ces frais se rapportent.

Le trafic est établi d'après le nombre de voyageurs et les poids des bagages et des marchandises inscrits aux registres des deux exploitations, tant au départ qu'à l'arrivée, le transit ne comptant pas pour former ces chiffres.

Le trafic est divisé en deux catégories : la grande et la petite vitesse.

En ce qui concerne le service de la grande vitesse, la répartition des dépenses a pour base le nombre de billets de voyageurs délivrés, de tonnes de bagages, d'articles de messageries, d'animaux et de voitures, d'articles-valeurs enregistrés à la gare pour le compte de chacune des Administrations, étant spécifié que :

La tonne de bagages ou de marchandises à grande vitesse est comptée pour dix voyageurs ; les articles de valeur à raison de un million pour cinquante voyageurs ; les animaux de haute taille pour cinq voyageurs ; les autres animaux pour un voyageur ; les voitures pour douze voyageurs.

En ce qui concerne le service de la petite vitesse, la répartition des dépenses se fait dans la proportion du tonnage des marchandises reçues à et expédiées de la gare pour le compte de chacune des exploitations, étant spécifié que : une voiture expédiée à petite vitesse ou un wagon de bétail est compté pour deux tonnes et les animaux pour un quart de tonne.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les conséquences des accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux, équipages, sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, etc., sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les conséquences des accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun des gares sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs, marchandises, etc.) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Sauf la restriction prévue au § précédent, chacune des Administrations contractantes supporte les conséquences des avaries occasionnées à son propre matériel et au matériel étranger dont elle a la garde et la responsabilité.

Le matériel étranger est sous la responsabilité de l'Administration qui l'a amené, jusqu'au moment où, en quittant la gare commune, il franchit le périmètre de celle-ci.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée, pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance

45. CHATELINEAU.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 22 juillet 1878.

Répartition des dépenses de construction. — Les frais de premier établissement ont été définitivement répartis entre les deux Administrations, dans le rapport de leur trafic respectif, pendant la cinquième année. Le trafic était établi comme il est dit pour Lierre.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, bâtiments et dépendances de la gare sont supportés par les deux Administrations, dans les mêmes proportions et d'après les mêmes bases que les frais d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part d'intervention de l'Etat Belge dans la petite vitesse est de 59 p. % et celle du Grand Central Belge de 41 p. %. Pour la grande vitesse, le Grand Central Belge paie 27 p. % et l'Etat 73 p. %. Avant tout, il est déduit 15 p. % de la somme totale pour le trafic de la ligne de Gilly.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le montant des avaries occasionnées aux marchandises fait partie des frais d'exploitation, lorsqu'il y a faute commise par les agents de la communauté.

Pour le reste, voir « Vireux ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Les avaries faites au matériel pendant les manœuvres nécessitées par le service dans la gare, sont supportées par celle des deux Admi-

nistrations à laquelle le matériel appartient ou qui en a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

16. DEYNZE.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 7 juillet 1852.

(La convention est dénoncée et un nouveau projet se discute en ce moment. Elle est cependant encore en vigueur.)

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par l'Etat Belge. La Société de la Flandre Occidentale paie annuellement à l'Etat Belge 8,000 francs pour l'usage des locaux, voies, etc.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les deux Administrations entretiennent les voies qui leur appartiennent séparément, dans l'enclos.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La Société intervient dans ces dépenses au prorata des transports inscrits à ses registres, tant au départ qu'à l'arrivée.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — La convention peut être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

17. HÉRENTHALS

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge, substitué à la Société de Lierre à Turnhout.

Date de la dernière convention. — 25 avril 1879 entre le Grand Central Belge et la Société de Lierre à Turnhout.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Bouwel ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

18. LIERRE

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Dates des dernières conventions. — 7 juillet 1864, 25 avril 1879, 21 mai 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Pour l'usage de cette gare, la Compagnie du Grand Central Belge a payé au chemin de fer de l'Etat Belge une somme de 34,500 francs, à titre de remboursement du tiers des dépenses d'établissement de la gare. De plus, le Grand Central Belge intervient dans les dépenses au prorata du trafic de la ligne d'Anvers à Gladbach, de provenance et en destination de ses gares.

Le trafic est réparti comme il est indiqué plus loin.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux d'agrandissement qui, de commun accord,

sont reconnus nécessaires pour le service commun, sont supportés dans la proportion du tiers par le Grand Central Belge, les deux autres tiers étant payés par l'Etat Belge.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures et dépendances de toute nature, sont supportés par les deux Administrations de l'Etat Belge et du Grand Central Belge, et répartis entre elles dans le rapport de leur trafic respectif pendant l'exercice auquel ces frais se rapportent, le trafic étant compté comme il est dit ci-dessous.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Il en est de même des frais d'exploitation. Les dépenses sont réparties au prorata du trafic de la grande et de la petite vitesse; seulement, la moitié des dépenses est supposée à charge de la grande vitesse et l'autre moitié à la charge de la petite vitesse. Il n'y a pas de minimum d'intervention.

Le trafic est établi d'après le nombre de voyageurs et le poids des bagages et des marchandises inscrits aux registres des deux exploitations, tant au départ qu'à l'arrivée, le transit ne comptant pas pour former ces chiffres.

Le trafic est divisé en deux catégories: la grande et la petite vitesse.

En ce qui concerne le service de la grande vitesse, la répartition des dépenses a pour base le nombre de billets de voyageurs délivrés, de tonnes de bagages, d'articles de messageries, d'animaux et de voitures, d'articles valeurs enregistrés à la gare, pour le compte de chaque Administration, étant spécifié que :

La tonne de bagages ou de marchandises à grande vitesse est comptée pour dix voyageurs; les articles de valeurs à raison de un million pour cinquante voyageurs; les animaux de haute taille pour cinq voyageurs; les autres animaux pour un voyageur; les voitures pour douze voyageurs.

En ce qui concerne la petite vitesse, la répartition des dépenses se fait dans la proportion du tonnage des marchandises reçues et expédiées pour le compte de chacune des exploitations, étant spécifié qu'une voiture ou un wagon de bétail expédié à petite vitesse est compté pour deux tonnes.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Pendant leur séjour à la gare, les marchandises qui font l'objet d'un transport mixte se trouvent sous la surveillance et la responsabilité communes des deux Administrations qui participent à ce transport. Ce passage de responsabilité commence au moment où la marchandise est remise au personnel de

la gare par les agents de l'Administration cédante, et cesse lors de la prise en charge par les agents de l'Administration correspondante.

Tout dommage entraînant paiement d'indemnité du chef de retard est supporté par moitié par les Administrations cédante et prenante, si le retard s'est produit dans la gare.

Il en est de même en cas de perte ou d'avarie de la marchandise dans cette gare, à moins qu'elle ne soit due au chargement défectueux ou au mauvais état du matériel de transport.

Si l'avarie est le résultat de l'une ou l'autre de ces causes, les conséquences en sont supportées par l'Administration pour le compte de laquelle le chargement a été effectué ou le matériel de transport employé, sauf son recours contre l'expéditeur, s'il y a lieu.

La responsabilité de l'Administration cédante cesse entièrement pour les colis de détail, au moment où la reconnaissance en a été faite et décharge donnée sans réserve par l'agent de l'Administration correspondante.

Sont considérées comme colis de détail les marchandises renfermées dans des wagons complets ou non complets, dont le chargement est modifié ou complété au point d'échange, même lorsque ces marchandises continuent jusqu'à destination sans transbordement.

Pour les wagons à charge complète, plombés et ne devant pas subir de transbordement en cours de transport, la responsabilité de l'Administration cédante est engagée jusqu'au point d'arrivée si le wagon y arrive en bon état avec les plombs intacts, ou s'il était constaté que, les plombs ayant été enlevés par suite d'exigences douanières, le chargement n'a été ni modifié ni complété.

Il est bien entendu que, dans ce dernier cas, les plombs enlevés devront être remplacés dès que les opérations douanières seront terminées. La feuille de route fera mention de cette opération et indiquera l'empreinte des nouveaux plombs apposés.

L'Administration destinataire est tenue dans les 24 heures de l'arrivée du wagon, de faire constater par procès-verbal ou par inscription sur un livre à souche et à numéros, les avaries et les manquants qui pourraient exister et d'en donner avis à bref délai à l'Administration correspondante.

Dans le cas où, lors de la remise d'un wagon complet au personnel de la gare, des traces de chocs ou d'avaries seraient remarquées, la reconnaissance et, s'il y a lieu, le déchargement de la marchandise devront être faits immédiatement, et il sera procédé alors comme pour les marchandises de détail.

En ce qui concerne le règlement des conséquences des accidents, pertes et avaries, pour le trafic de la ligne d'Anvers à Gladbach, dans

la gare, les Administrations contractantes ont déclaré admettre la règle suivante :

Les fonctionnaires et agents de la communauté, lorsqu'ils agissent pour le service particulier de l'une des Administrations n'engagent que la responsabilité de celle-ci.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— La responsabilité des avaries au matériel est réglée par la convention du 2 décembre 1802 pour ce qui concerne le trafic d'Anvers à Rotterdam et d'Anvers vers Hasselt et par la convention du 21 mars 1879, pour le trafic de la ligne d'Anvers à Gladbach.

Pour le premier trafic : les avaries au matériel pendant les manœuvres nécessitées par le service dans la gare commune et ses dépendances sont supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient ou qui en a la responsabilité.

Pour le deuxième trafic : les avaries au matériel sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient ou qui en a la responsabilité au moment où l'avarie se produit, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, mais avec la restriction que si ces avaries sont occasionnées par un train entrant ou sortant et résultent d'une faute ou d'une infraction aux règlements, la responsabilité est supportée par l'Administration propriétaire du train.

Responsabilité des avaries à la voie. — En ce qui concerne le règlement des dépenses résultant des avaries survenues aux voies, terrassements, ouvrages d'art, passages à niveau et dépendances de la voie, ces dépenses sont, dans tous les cas, considérées comme des dépenses d'entretien de la gare.

Revenus indirects. — La convention n'en fait pas mention, mais ils sont portés sur les décomptes, en déduction des frais d'exploitation.

Revision de la convention. — La convention peut être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

19. MARIEMBOURG.

Administrations. — Compagnie de Chimay et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 31 décembre 1868.

Répartition des dépenses de construction. — La Com-

pagnie de Chimay paie une redevance de 1,920 francs par année, pour l'usage de la gare; cette redevance est majorée des $\frac{2}{5}$ de la rente à 5 p. % du capital de tous les travaux de premier établissement exécutés et à exécuter pour le service commun.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir paragraphe précédent. — Ces travaux ne peuvent être exécutés que de commun accord.

Répartition des dépenses d'entretien. — Pour le service de la gare, la Compagnie de Chimay intervient pour $\frac{2}{5}$ dans toutes les dépenses résultant de l'entretien des bâtiments et des voies.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part d'intervention de chaque Administration dans les dépenses d'exploitation de la gare est établie en prenant pour base le trafic de chacune des Administrations donnant lieu à inscription dans les livres de la gare et le trafic dans les services mixtes et internationaux dont l'échange a lieu à Mariembourg, étant admis que le trafic intérieur d'une Administration transitant par la gare ne compte pas, et que le trafic direct, échangé entre deux Administrations, ne compte que pour moitié pour chacune des deux Administrations.

Le trafic est établi d'après les proportions ci-après, toute fraction d'unité comptant pour une unité dans la formation du total mensuel, par nature et produit :

Une unité	10 voyageurs;
	100 kilogrammes de bagages (un minimum bagages est compté pour 20 kilogrammes);
	$\frac{1}{4}$ équipage, grande ou petite vitesse (un équipage donne quatre unités);
	$\frac{1}{4}$ wagon chevaux ou bestiaux, grande ou petite vitesse (un wagon quel que soit le nombre de têtes, donne quatre unités);
	10,000 francs;
	10 colis tarif n° 1 ou express (un colis est censé peser 10 kilogrammes au maximum; dans le cas où ce poids serait dépassé, il serait compté un colis par 10 kilogrammes);
	200 kilogrammes tarif n° 2 ou grande vitesse (un minimum tarif n° 2 est compté pour 40 kilogrammes);
	1,000 kilogrammes tarif n° 3 ou petite vitesse.

La part contributive de l'une ou de l'autre Administration ne peut être inférieure à 30 p. % de la totalité des dépenses.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — La responsabilité de la Compagnie expéditrice pour les colis de détail cesse au point d'échange, du moment que la reconnaissance a été faite et décharge est donnée sans réserve par l'agent de la Compagnie correspondante.

Sont considérées comme colis de détail :

Les marchandises renfermées dans des wagons complets ou non complets, dont le chargement est modifié ou complété au point d'échange, même lorsqu'elles continuent jusqu'à destination sans transbordement.

Pour le reste, on se conforme aux règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects — Id.

Revision de la convention. — Elle ne pourra être dénoncée, pour cesser ses effets, qu'à la fin de chaque exercice, moyennant avis donné neuf mois à l'avance.

20. MALINES

Administrations. — Etat Belge et Société du chemin de fer de Malines-Terneuzen.

Administration gérante. — Etat Belge.

Cette convention a été décrétée par un jugement, en date du 29 juin 1876, du tribunal de 1^{re} instance de Termonde, jugement confirmé par l'arrêt, en date du 8 février 1877, de la Cour d'appel de Gand.

(Dans son audience du 13 juin 1878, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi que la Société du chemin de fer de Malines-Terneuzen avait formé, le 12 juillet 1877, contre l'arrêt du 8 février précédent.)

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par l'Etat Belge. Elle a été appropriée au service commun du chemin de fer de l'Etat et du chemin de fer de Malines-Terneuzen, par les soins de l'Administration des chemins de fer de l'Etat.

La Société de Malines-Terneuzen a payé à l'Etat Belge une somme de 60,000 francs pour sa part d'intervention dans les frais de premier établissement de la gare.

En outre, la Société a eu à sa charge exclusive toutes les dépenses à faire pour assurer immédiatement l'entrée de ses trains dans la gare.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Si dans l'avenir il devient nécessaire d'exécuter des tra-

vaux dans la gare, ces travaux feront l'objet d'un arrangement spécial entre les Administrations des chemins de fer de l'Etat Belge et la Société de Malines-Terneuzen.

Il est entendu que cette Société ne sera obligée de supporter la dépense à laquelle ces travaux donneraient lieu, ni d'y contribuer, qu'autant que leur exécution soit motivée, en tout ou en partie, par l'accroissement du trafic de la ligne de Malines à Terneuzen.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures, signaux et dépendances de toute nature de la dite gare, sont répartis entre les deux Administrations dans le rapport de leur trafic respectif, pendant l'exercice auquel ces dépenses se rapportent.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les frais d'exploitation de la gare sont également répartis entre les deux Administrations dans le rapport de leur trafic respectif pendant l'exercice auquel les dépenses se rapportent.

Le trafic est établi d'après le nombre des voyageurs et le poids des bagages et marchandises inscrits aux registres des deux Administrations, tant au départ qu'à l'arrivée. Le trafic est divisé en deux catégories : la grande vitesse et la petite vitesse.

En ce qui concerne le service de la grande vitesse, la répartition des dépenses a pour base le nombre des billets de voyageurs délivrés, des tonnes de bagages, d'articles de messageries, d'animaux et de voitures, d'articles valeurs enregistrés dans la gare pour le compte de chacune des Administrations, étant spécifié que la tonne de bagages ou de marchandises à grande vitesse est comptée pour dix voyageurs, les articles de valeur à raison d'un million pour cinquante voyageurs ; les animaux de haute taille pour cinq voyageurs ; les autres animaux pour un voyageur ; les voitures pour douze voyageurs.

En ce qui concerne le service de la petite vitesse, la répartition des dépenses se fait dans la proportion du tonnage des marchandises reçues et expédiées pour compte de chacune des exploitations, étant spécifié qu'une voiture ou un wagon de bétail expédié à petite vitesse est compté pour deux tonnes et les animaux pour un quart de tonne. Un tiers des dépenses totales est attribué à la grande vitesse et deux tiers à la petite vitesse.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, les employés et les ouvriers de la gare agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes.

Les règles à suivre pour la transmission des marchandises en ser-

vice mixte, le règlement des réclamations, la part de responsabilité, etc., sont applicables avec les modifications qui y ont été successivement introduites, la Société de Malines-Terneuzen déclarant y adhérer.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues pendant les manœuvres nécessitées par le service de la gare et de ses dépendances sont supportées par celle des Administrations à laquelle le wagon appartient.

En ce qui concerne la responsabilité des avaries survenues au matériel étranger aux deux parties contractantes, elle demeure, à l'aller comme au retour, à charge de celle des deux parties qui a amené en premier le matériel dans le périmètre de la gare et ce, pendant tout le temps qu'il y aura séjourné.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les dépenses résultant des avaries à la voie sont supportées par la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus indirects sont déduits des frais d'exploitation.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

21. NYLEN.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge, substitué à la Société de Lierre à Turnhout.

Date de la dernière convention. — 25 avril 1879, entre le Grand Central Belge et la Société de Lierre à Turnhout.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Bouwel ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

22. TURNHOUT.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge, substitué à la Société de Lierre à Turnhout.

Dates des dernières conventions. — 25 septembre 1867, et 25 avril 1871.

(Ces conventions n'ont pas été mises en vigueur, à cause de désaccords entre le Grand Central Belge et la Société de Lierre à Turnhout ; par suite d'un jugement arbitral, on applique, pour les dépenses d'exploitation, la convention d'Hérenthals, mais l'Etat Belge ne reconnaît pas la validité de cette convention ; les décomptes ne sont donc acceptés que sous réserve.)

Répartition des dépenses de construction. — Les frais d'appropriation pour l'exploitation en commun de la gare ont été à charge du Grand Central Belge qui a payé, en outre, à la Société de Lierre-Turnhout, la moitié de la valeur de la gare, diminuée de la moitié des dépenses d'appropriation pour le service commun.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir « Bouwel ».

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id., avec la réserve que le minimum de l'intervention d'une des deux Administrations sera de 30 p. % de la dépense.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Bouwel ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Rien n'est prescrit.

b) *Le wagon en service local étant pris pour unité.*

25. JAMIOULX.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 29 novembre 1881.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux d'aménagement et d'agrandissement nécessités par la mise en commun de la gare ont été faits par le Grand Central Belge pour compte de l'Etat Belge, moyennant la somme de quatre-vingt-dix-neuf mille deux cent quarante-cinq francs, quarante-sept centimes (fr. 99,245-47).

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification et d'extension qu'il y aurait lieu de faire dans l'avenir seront déterminés de commun accord et exécutés aux frais de la communauté. Chaque Administration intervient dans la même proportion que pour ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'entretien. — Le service commun ne comprend pas l'entretien et l'exploitation des installations particulières à l'usage exclusif de l'Etat Belge ou du Grand Central Belge.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature de la gare sont supportées par les Administrations contractantes au prorata de leur trafic respectif.

Le trafic de chaque Administration est établi d'après le nombre de wagons en service local que ses trains ont amenés ou pris à Jamioulx. Les wagons chargés échangés entre les deux Administrations sont comptés comme wagons en service local.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs et aux marchandises en cours de transport sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs et les marchandises se

trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs et les marchandises en cours de transport sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun, sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés, tant au trafic (voyageurs et marchandises) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements, commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations contractantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. — Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices de transport, mais de la location des buffets et restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare. Les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — La convention pourra être révisée en ce qui concerne l'exploitation, à la demande d'une des parties et en prévenant trois mois d'avance.

24. WAVRE.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 7 septembre 1875.

Répartition des dépenses de construction. — A frais communs par l'Etat (M. W.) et par le Grand Central Belge (C. L.)

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Dans le cas où des travaux d'extension ou des modifications auraient été reconnus nécessaires aux installations actuelles, les dépenses en seraient portées en compte à la communauté et réparties d'après les frais d'exploitation des deux dernières années.

Répartition des dépenses d'entretien. — Ces dépenses sont supportées par les Administrations contractantes au prorata de leur trafic respectif.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Le trafic de chaque Administration est établi d'après le nombre de wagons en service local que ses trains ont amenés ou pris chargés.

Les wagons chargés échangés entre les deux Administrations sont comptés comme wagons en service local.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux, équipages, sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux ou équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, etc., sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun des gares, sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs et marchandises) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration

propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements, commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations contractantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. — Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices du transport, mais de la location des buffets et des restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare. Les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement, font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets moyennant avis donné un an à l'avance.

c) *Le wagon entré ou sorti étant pris pour unité.*

25. HASSELT.

Administrations. — Grand Central Belge, Etat Néerlandais, Société de Hasselt à Maeseyck.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 24 octobre 1873.

Répartition des dépenses de construction. — La Société du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck a payé un quart des sommes qui ont été dépensées pour la construction, l'ameublement, l'outillage et les ustensiles de la gare actuelle. Celle-ci a été construite à frais communs par les Sociétés du chemin de fer du Nord de la Belgique,

d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et du Liégeois-Limbourgeois, l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge étant substituée aux deux premières Sociétés, et la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais étant substituée à la troisième.

La gare a été modifiée et agrandie.

Le quart des dépenses résultant de ces modifications et agrandissements a été à charge de la Société de Hasselt à Maesevck.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification et d'extension qu'il y aurait lieu de faire dans l'avenir, seront déterminés de commun accord et exécutés aux frais de la communauté. Chacune des Administrations interviendra dans les dépenses au prorata de sa part de propriété.

Répartition des dépenses d'entretien. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, etc.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature de la gare, sont supportées par les Administrations, au prorata de leur trafic respectif; toutefois, le minimum d'intervention de chacune des parties est fixé à $\frac{1}{8}$ des dites dépenses. Elles sont fixées, autant que possible, à forfait, de commun accord.

Le trafic des trois Administrations devant servir de base à la répartition des dépenses indiquées à l'article précédent, est établi par le nombre de voitures et de wagons qui entrent dans la gare commune ou qui en sortent, tant à charge qu'à vide, pour le service de chaque Administration.

Les voitures et wagons entrant ou sortant pour compte d'une seule Administration, sans être mis en chargement ou en déchargement, sont portés en compte dans le trafic pour deux unités, au débit de l'Administration pour le compte de laquelle le véhicule a passé dans la gare.

Les voitures, les wagons vides ou chargés, échangés entre deux Administrations, sont portés en compte pour six unités, soit trois unités au débit de chacune des Administrations entre lesquelles l'échange a eu lieu.

Les wagons mis en chargement ou en déchargement dans la gare, sont comptés pour huit unités portées de la manière suivante :

Si le wagon sort de la gare par les lignes de l'Administration qui l'y a amené, il est porté huit unités au débit de cette Administration.

Si le wagon arrivé chargé pour compte d'une Administration sort vide par la ligne d'une autre Administration, il est porté cinq unités au débit de l'Administration qui a amené le wagon chargé et trois unités au débit de l'Administration qui a emporté le wagon vide.

Si le wagon arrivé vide pour une Administration sort chargé par

les lignes d'une autre Administration, il est porté trois unités au débit de l'Administration qui a amené le wagon vide, et cinq unités au débit de l'Administration pour compte de laquelle le wagon a été chargé.

Les wagons déchargés et rechargés dans la gare sont portés en compte pour dix unités, comme suit :

Si le wagon entré chargé par la ligne d'une Administration sort rechargé par la même Administration, il est porté dix unités au débit de l'Administration seule intéressée.

Si le wagon entré chargé par les lignes d'une Administration sort rechargé par les lignes d'une autre Administration, il est porté cinq unités au débit de chaque Administration intéressée.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les indemnités à payer pour accidents à des personnes, pour pertes ou avaries de bagages ou de marchandises, ou pour tout autre fait engageant la responsabilité du chemin de fer, et qui sont déterminées par des fautes du personnel commun, restent à charge exclusive de l'Administration pour laquelle le personnel a agi.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, aux marchandises et au matériel étranger, sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle ces voyageurs, ces marchandises ou ce matériel se trouvent au moment de l'accident. Les accidents et avaries occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel des gares communes ou au personnel spécial de l'une des Administrations, sont à charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun, par exemple du service des manœuvres, et à charge particulière, s'ils sont produits par l'entrée d'un train en gare, ou par sa sortie.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Les accidents et avaries survenant au matériel de l'une des Administrations contractantes sont toujours à charge de l'Administration propriétaire.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare, ne résultant pas des bénéfices de transport, mais de la location des buffets et des restaurants, des locations de terrains, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare. Les frais de grue, de pesage, de

chargement et de déchargement font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — Elle pourra être révisée en tout ou en partie, à la demande de l'une des Administrations contractantes.

26. MARCINELLE.

Administrations. — Etat Belge, Nord-Belge et Grand Central Belge (E. B. et S. M.)

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Dates des dernières conventions. — 26 juin 1867 entre l'Etat Belge et le Grand Central Belge et 19 octobre 1866 entre le Nord Belge et le Grand Central Belge.

Répartition des dépenses de construction. — Cette station a été construite par les soins et aux frais du Grand Central Belge.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Aux frais et par les soins du Grand Central Belge.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — L'Etat Belge intervient dans la dépense d'exploitation au prorata du nombre des wagons entrés et sortis pour toutes directions, y compris les wagons en destination des établissements raccordés à la gare. Le montant de la dépense à répartir est fixé tous les ans à forfait. Dans ces dépenses ne sont pas compris les frais de manœuvres dans la gare, ni sur les voies industrielles, ni sur les raccordements; ces frais restent exclusivement à charge du Grand Central Belge.

Le Nord Belge intervient dans les mêmes dépenses d'exploitation pour 15 p. %.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — La responsabilité concernant les marchandises est réglée conformément aux règles à suivre.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Les avaries au matériel sont supportées par l'Administration à laquelle appartient le matériel ou qui en a la responsabilité, pour ce qui concerne les relations entre l'Etat Belge et le Grand Central Belge.

Les avaries au matériel sont supportées par celui qui aura occasionné l'accident pendant les manœuvres effectuées pour déposer,

prendre, former ou déformer un train, pour ce qui concerne les relations entre le Nord Belge et le Grand Central Belge.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision des conventions. — Ces conventions peuvent être dénoncées moyennant avis donné six mois à l'avance.

d) *L'essieu étant pris pour unité.*

27. AIX-LA-CHAPELLE (M).

Administrations. — Etat Prussien et Grand Central Belge (A.-M.)

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 25 mars 1872.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux de construction ont été faits par l'Etat Prussien (B.-M.); les travaux d'aménagement pour le service commun ont été faits aux frais des deux Administrations.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — S'il était nécessaire de donner plus d'extension aux parties à usage commun de la gare, les plans seraient étudiés et arrêtés de commun accord entre le Berg-Mark et le Grand Central Belge.

Les dépenses à faire pour ces constructions seront supportées par les deux Administrations dans la proportion de leur participation dans les frais du service commun pendant l'exercice précédent.

Il est facultatif au Berg-Mark et au Grand Central Belge d'exécuter des travaux d'agrandissement à leurs frais exclusifs, pourvu que ces travaux n'apportent aucun préjudice aux intérêts communs.

Les plans de ces travaux devront être approuvés par les deux Administrations; ils seront communiqués au moins un mois à l'avance à la partie intéressée.

Ces constructions serviront au service commun de la gare.

Aucune construction destinée à l'usage exclusif de l'une des Administrations ne pourra être établie que de commun accord.

Le Berg-Mark et le Grand Central Belge sont autorisés à établir, à leurs frais exclusifs, des constructions près des gares et joignant à celles-ci, et de les raccorder aux voies non principales, à la condition que ces travaux n'apportent aucune entrave au service commun.

Les plans de raccordement devront être approuvés par les deux Administrations.

Répartition des dépenses d'entretien. — Le service, l'éclairage, le chauffage, l'entretien, la réparation des établissements communs et, en général, de tout ce qui appartient à la gare, à l'exclusion des établissements à l'usage particulier de l'une des Administrations sont compris dans le service commun de la gare.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature de la gare sont supportées par les deux Administrations au prorata de leur trafic respectif.

D'après la convention, les dépenses devaient être fixées à forfait, de commun accord, mais cette clause n'est pas appliquée.

Le trafic des deux Administrations devant servir de base à la répartition des dépenses indiquées au § précédent, est établi par le nombre d'essieux, de voitures et de wagons qui entrent dans la gare ou qui en sortent, tant à charge qu'à vide, pour le service de chaque Administration.

Les essieux des voitures et des wagons qui ne font que traverser la gare pour compte d'une seule Administration ne sont comptés qu'une seule fois.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration, en ce qui concerne son service.

Les indemnités à payer pour accidents à des personnes, pour pertes ou avaries de bagages ou de marchandises, ou pour tous autres faits engageant la responsabilité du chemin de fer et qui sont déterminés par des fautes du personnel commun, restent à charge exclusive de l'Administration pour laquelle le personnel a agi.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, aux marchandises et au matériel étranger sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle ces voyageurs, ces marchandises ou ce matériel se trouvent au moment de l'accident.

Les accidents et avaries occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel de la gare, sont à charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun, par exemple du service des manœuvres, et à charge particulière s'ils sont produits par l'entrée en gare d'un train ou par sa sortie.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les accidents ou avaries survenant au matériel Berg-Mark ou Grand Central Belge sont toujours à charge de l'Administration propriétaire.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare, ne résultant pas des bénéfices des transports, mais de la location des buffets et des restaurants, des produits du télégraphe, des locations de terrains, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare.

Les frais de grue, de pesage, de chargement, de déchargement et de commission en douane, font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — La convention pourra être révisée en tout ou en partie, à la demande de l'une des parties.

Elle cessera de plein droit d'être en vigueur, en ce qui concerne les dispositions relatives à l'exploitation, le 22 octobre 1943, date à laquelle l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge cessera d'exploiter la ligne d'Aix-Maestricht-Landen.

28. AIX-LA-CHAPELLE (T).

Administrations. — Etat Prussien et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Prussien.

Date de la dernière convention. — 25 mars 1872.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux de construction ont été faits par le Grand Central Belge (A. M.); les travaux d'aménagement pour le service commun ont été faits aux frais des deux Administrations.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir « Aix-la-Chapelle (M.) ».

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

e) *Le train étant pris pour unité.*

29. AERSEELE.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 26 avril 1880. — (Cette gare n'est commune que pour le service des voyageurs et des bagages.)

Répartition des dépenses de construction. — Cette gare a été construite par et aux frais de la Société de la Flandre Occidentale.

La redevance annuelle, fixée au § suivant, comprend ce qui est dû par l'Etat Belge pour l'usage foncier des installations de cette gare et de celle de Grammene servant au service des voyageurs.

L'Etat paie à la Société une somme fixée à vingt-sept mille cent cinquante francs (27,150 francs) par an, pour l'usage foncier de la partie de ligne comprise entre les gares de Deynze et de Thielt et des installations du service des voyageurs à Grammene et à Aerseele.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les dépenses d'entretien de la voie proprement dite, tant en main-d'œuvre qu'en frais de renouvellement des matériaux, sont réparties annuellement entre les deux Administrations au prorata du nombre de trains ayant parcouru la section commune de Thielt à Deynze.

Les trains à double traction sont comptés pour deux trains, les machines circulant à vide comptent pour un train.

Les dépenses d'entretien des bâtiments, travaux d'art et autres dépendances de la gare sont réparties par moitié entre les deux Administrations.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'exploitation du service des voyageurs et des bagages sont mensuellement réparties entre les deux Administrations au prorata du nombre de trains de voyageurs faisant arrêt dans la gare.

Les voyageurs en provenance ou en destination de Thielt, Deynze

et des gares intermédiaires, sont transportés indifféremment par les trains des deux Administrations.

Les recettes afférentes au parcours effectué sur la section commune de Thielt à Deynze, sont mensuellement partagées entre les deux Administrations au prorata du nombre des trains de voyageurs y faisant arrêt.

La gare étant également ouverte au service des marchandises, la part des dépenses qui incombe à ce service est fixée à la moitié des traitements et salaires du personnel, des frais d'éclairage et de chauffage des divers locaux de la gare, des frais d'entretien du mobilier et du petit matériel utilisé pour le service des voyageurs et des bagages.

La moitié des dépenses précitées reste donc exclusivement à la charge de la Société concessionnaire. L'autre moitié est considérée comme correspondant aux dépenses nécessitées par le service des voyageurs et des bagages et est répartie entre les deux Administrations comme il est dit ci-dessus.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, les employés et les ouvriers agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes.

Ces agents sont responsables vis-à-vis de l'Etat de tous faits dommageables comme ils le sont vis-à-vis de la Société concessionnaire.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Ces avaries sont, dans tous les cas, à charge de la communauté et portées aux comptes d'entretien.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare provenant de la location éventuelle des buffets-restaurants, du droit d'affichage, etc., sont portés en déduction des dépenses.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

30. COMINES.

Administrations. — Etat Belge et Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 11 septembre 1877.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par la Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale; elle a été agrandie aux frais de la Société d'Ostende à Armentières, aux droits de laquelle l'Etat Belge se trouve substitué. Les dépenses communes comportent une redevance foncière de 5 p. % du coût total.

Chaque Administration est créditée à raison de 5 p. % des dépenses faites par elle.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien — Les frais communs d'exploitation comprennent les dépenses d'entretien des bâtiments, quais, pavages, voies, terrassements, appareils et engins de toute espèce servant à l'usage commun.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses communes de la gare sont supportées proportionnellement au nombre des trains reçus et expédiés. Tout train traversant la gare après stationnement est considéré, dans le calcul dont il s'agit, comme train entrant et comme train sortant; les trains directs en passage, sans arrêt, ne sont pas comptés.

La machine isolée compte pour un demi-train et un train à deux machines ne compte que pour un train.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les indemnités à payer aux personnes sont à la charge exclusive de celle des parties qui y a donné lieu, c'est-à-dire à charge de la communauté lorsque l'accident est le fait des agents ou du matériel du service commun ou bien à la charge de l'une des Administrations seulement, lorsque l'accident est le fait des agents ou du matériel n'appartenant pas au service commun.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident dans la gare, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subit son matériel propre et celui d'autres Administrations dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra cesser ses effets moyennant avis donné un mois à l'avance.

31. FRAMERIES.

Administrations.— Etat Belge et Compagnie du Nord Français.

Administration gérante.— Compagnie du Nord Français.

Date de la dernière convention.— 6 novembre 1869.

Répartition des dépenses de construction.— L'intérêt des sommes dépensées par chaque Administration est fixé à fr. 5.45 p. % et supporté par chacune d'elles dans la proportion indiquée pour les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses de modification et d'extension.— Il est entendu que si, ultérieurement, l'une ou l'autre Administration jugeait nécessaire d'augmenter les voies ou les bâtiments de la gare, les travaux, après entente préalable, seraient exécutés par la Compagnie du Nord Français, et le montant de la dépense serait ajouté au capital de premier établissement et donnerait lieu à une augmentation de charges dont l'intérêt et l'amortissement seraient établis et répartis dans la même proportion.

Répartition des dépenses d'entretien.— Les dépenses à résulter de l'entretien des voies et bâtiments sont partagées entre les deux Administrations dans la même proportion que les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation.— Les dépenses d'exploitation sont partagées entre les deux Administrations dans la proportion du nombre de trains partant de la gare ou y arrivant.

Pour le calcul du nombre des trains, on adopte les bases ci-après :

Les trains de marchandises du chemin de Saint-Ghislain et du chemin du Flénu comptent pour une unité.

Les trains de marchandises de la ligne de Frameries, Chimay, et ceux de la Compagnie du Nord Français allant vers Mons ou Quévy, comptent pour deux unités.

Les trains de voyageurs de chaque Administration comptent pour deux unités.

Un train de passage faisant arrêt dans la gare compte pour un train arrivant et un train partant.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises.— Les agents en service à la gare font un service commun pour l'une ou l'autre Compagnie. Il est stipulé que les fautes commises sont à la charge de celle des deux Administrations pour laquelle les employés ont fonctionné.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Les recettes accessoires de la gare sont partagées entre les deux Administrations dans la même proportion que les dépenses.

Revision de la convention. — Il n'en est pas fait mention.

52. GRAMMENE.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 26 avril 1880. (Cette gare n'est ouverte que pour le service des voyageurs et des bagages.)

Répartition des dépenses de construction — Voir « Aersele. »

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'exploitation du service des voyageurs et des bagages de la gare sont mensuellement réparties entre les deux Administrations suivant ce qui est stipulé au § ci-après.

Les dépenses d'exploitation afférentes à ce service sont mensuellement réparties entre les deux Administrations au prorata du nombre des trains de voyageurs faisant arrêt dans la gare.

Les voyageurs en provenance ou en destination de Thielt, Deynze et des gares intermédiaires, sont transportés indifféremment par les trains des deux Administrations.

Les recettes afférentes au parcours effectué sur la section commune sont, pour chacune de ces gares, mensuellement partagées entre les deux Administrations au prorata du nombre des trains de voyageurs y faisant arrêt.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Aersele ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

33. INGELMUNSTER.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 30 août 1877.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Comines ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

34. LICHTERVELDE.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 4 mars 1880 et convention additionnelle 30 juin 1880.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par et aux frais de la Société de la Flandre Occidentale; par suite de la mise en commun, la gare a été agrandie aux frais de l'Etat.

Il est porté en dépenses à la communauté une redevance foncière fixée à 5 p. % du coût total.

Chaque Administration est créditée à raison de 5 p. % des dépenses faites par elle.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Si dans l'avenir, il devenait nécessaire d'exécuter à la station des travaux autres que ceux indiqués, ces travaux feraient l'objet d'un nouvel arrangement.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Les frais communs d'exploitation comprennent les dépenses d'entretien des bâtiments, quais, pavages, voies, terrassements, appareils et engins de toute espèce servant à l'usage commun.

Les dépenses communes de la gare sont supportées par les deux Administrations proportionnellement au nombre des trains reçus et expédiés.

Tout train traversant la gare après stationnement est considéré, dans le calcul dont il s'agit, comme train entrant et comme train sortant.

Les trains directs sans arrêt ne sont comptés que pour un train.

Toute machine isolée entrant ou sortant compte pour un demi-train et tout train à deux machines, dont une d'allège, pour deux trains.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les conséquences des accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux, équipages, sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, etc., sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les conséquences des accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun des gares, sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs, marchandises, etc.) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Sauf la restriction prévue au § ci-dessus, chacune des Administrations contractantes supporte les conséquences des avaries occasionnées à son propre matériel et au matériel étranger dont elle a la garde et la responsabilité.

Le matériel étranger est sous la responsabilité de l'Administration qui l'a amené jusqu'au moment où, en quittant la gare, il franchit le périmètre de celle-ci.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices des transports, mais de la location éventuelle des buffets, restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets moyennant avis donné trois mois d'avance.

35. NEERPELT.

Administrations. — Etat Néerlandais et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Néerlandais.

Date de la dernière convention. — 20 mai 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Tous les travaux d'agrandissement et d'aménagement ont été faits par le Grand Central Belge; les deux Administrations n'ayant pu se mettre d'accord sur le mode de répartition de ces dépenses, il a été soumis à l'appréciation des tribunaux.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification et d'extension qu'il y aurait lieu de faire dans l'avenir, seront déterminés de commun accord et exécutés aux frais des deux Administrations exploitantes. Chacune des Administrations interviendra pour la moitié dans les dépenses.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, du mobilier, des outils et des ustensiles de la communauté.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature de la gare sont supportées par chacune des Administrations exploitantes, au prorata du nombre de ses trains entrant dans la gare, ou en sortant.

Si, pour l'une des Administrations exploitantes, il était nécessaire d'organiser dans la gare un service de nuit, c'est-à-dire entre onze heures du soir et quatre heures du matin, les dépenses supplémentaires qui pourraient en résulter seront à la charge exclusive de cette Administration.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté, agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les accidents, pertes et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages,

marchandises, chevaux, bestiaux et équipages sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les accidents et avaries occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun de la gare ou au personnel spécial de l'une des Administrations, sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun, par exemple du service des manœuvres.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs, bagages, marchandises, etc.), qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, ainsi qu'au personnel spécial d'une des Administrations, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

Est considéré comme matériel appartenant à l'une ou l'autre Administration, le matériel étranger qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, se trouve aux mains de l'une ou de l'autre Administration au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices de transport, mais de la location des buffets-restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare.

Les frais de grue, de chargement et de déchargement font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention — Elle n'est pas revisable.

36. PUERS.

Administrations. — Etat Belge et Société de Malines-Terneuzen.

Administration gérante. — Malines-Terneuzen.

Date de la dernière convention. — 22 octobre 1880.

Répartition des dépenses de construction. — La gare est exploitée et entretenue en commun par l'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge et la Société de Malines à Terneuzen.

Les bifurcations vers Anvers et Termonde sont placées en dehors de la communauté. Les frais de surveillance et d'entretien de ces bifurcations sont supportés exclusivement par l'Etat Belge.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modifications ou d'extensions qu'il y aurait lieu de faire ultérieurement pour la gare seront déterminés de commun accord entre les deux Administrations contractantes et exécutés par les soins de la Société de Malines à Terneuzen.

Les frais à en résulter seront, comme les dépenses d'exploitation, répartis entre les deux Administrations au prorata du nombre de trains reçus et expédiés, ainsi qu'il est expliqué plus loin.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, du mobilier et des ustensiles de la communauté.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation sont réparties entre les deux Administrations au prorata du nombre de trains reçus et expédiés.

Il est entendu que si l'une des deux Administrations organisait un service de nuit, la dépense supplémentaire à en résulter serait à sa charge exclusive.

Tout train traversant la gare après stationnement est considéré comme train entrant et comme train sortant. Les trains directs de passage, sans arrêt, comptent pour un train. Les trains remorqués par deux locomotives ne comptent que pour un train. Une voiture Belpaire et une locomotive isolée ne comptent que pour un demi train.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs et aux marchandises en cours de transport sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs et les marchandises se

trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs et marchandises en cours de transport sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes ainsi qu'au personnel commun, sont à la charge de la communauté s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés, tant au trafic (voyageurs et marchandises) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents des trains entrant ou sortant.

Les règles à suivre pour la transmission des marchandises en service mixte, le règlement des réclamations, le partage de responsabilité, etc., sont applicables.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations contractantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

Est considéré comme matériel appartenant à l'une ou l'autre Administration le matériel étranger qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel se trouve aux mains de l'une ou de l'autre Administration au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices des transports mais de la location des terrains, affranchages, etc., sont portés en déduction des dépenses communes de la gare.

Les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement dans la gare font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — Elle pourra, en ce qui concerne les conditions d'exploitation, être dénoncée de part et d'autre, pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois d'avance.

37. SELZAETE.

Administrations. — Etat Belge et Gand-Terneuzen.

Administration gérante. — Gand-Terneuzen.

Date de la dernière convention. — 19 avril 1880.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite à frais communs par les Sociétés de Gand à Terneuzen et de Lokeren-Selzaete-Assenede, à laquelle l'Etat Belge s'est substitué.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Les frais communs d'exploitation comprennent les dépenses d'entretien des bâtiments, quais, pavages, voies, terrassements, appareils et engins de toute espèce servant à l'usage commun.

Les dépenses communes de la gare sont réparties proportionnellement au nombre de trains reçus et expédiés.

Tout train traversant la gare après stationnement est considéré, dans le calcul dont il s'agit, comme train entrant et comme train sortant; les trains directs de passage, sans arrêt, ne sont pas comptés; la machine isolée compte pour un demi-train, et un train remorqué par deux machines ne compte que pour un train.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux, équipages en cours de transport, sont à charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, etc., en cours de transport, sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel des gares, sont à charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés, tant au trafic (voyageurs et marchandises) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant

pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Sauf la restriction portée au § précédent, chacune des Administrations contractantes supportera toujours les conséquences des avaries survenues dans la gare au matériel lui appartenant, ainsi qu'au matériel étranger dont elle a la responsabilité.

Il est entendu qu'en ce qui concerne les avaries, le matériel étranger se trouve, pendant tout son séjour dans la gare, sous la responsabilité de l'Administration qui l'y a amené.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

N. B. En vertu de cet article, l'Etat vient de dénoncer la partie de la convention relative à la répartition des dépenses d'entretien, et en exige la modification.

58. SLUYSKILL.

Administrations. — Sociétés de Malines-Terneuzen et de Gand-Terneuzen.

Administration gérante. — Malines-Terneuzen.

Date de la dernière convention. — 1^{er} juin 1878.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été rendue commune aux deux Sociétés, qui n'ont à se payer de part et d'autre aucune redevance pour l'usage de la dite gare. Elle a été construite à frais communs.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les deux Administrations contribuent, chacune dans la proportion de son trafic, aux agrandissements et travaux qui peuvent être jugés nécessaires au service commun.

Chacune d'elles peut élever, à ses propres frais, sur le terrain commun, des installations à son usage exclusif, à la condition de ne porter aucune entrave à l'exploitation commune. L'autre partie qui voudrait en profiter par la suite devra intervenir dans les dépenses faites de ce chef, au prorata des trafics respectifs.

Les trafics respectifs sont constatés par les résultats des cinq dernières années.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — La Société de Malines-Terneuzen est chargée, pour le compte commun, de l'entretien, de la surveillance et du renouvellement des voies et bâtiments de la gare.

Toutes les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de la gare sont supportées par les deux Administrations d'après les bases suivantes :

Les $\frac{3}{5}$ de la dépense totale au prorata du nombre des trains de voyageurs, un train mixte étant considéré également comme train de voyageurs;

Les $\frac{2}{5}$ restant au prorata du trafic marchandises, en prenant pour base le tonnage transporté.

Un train remorqué par deux locomotives compte pour deux trains; une locomotive circulant à vide compte pour un train.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les chefs de gare, les employés et les ouvriers de la gare agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident dans la gare, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subissent son matériel propre et celui des autres Administrations dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée, pour cesser ses effets, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

39. SAINT-GILLES (W^AES).

Administrations. — Etat Belge et Malines-Terneuzen.

Administration gérante. — Malines-Terneuzen.

Date de la dernière convention. — 28 novembre 1873.

Répartition des dépenses de construction — La gare est exploitée et entretenue en commun par les deux Administrations qui n'ont à se payer de part et d'autre aucune redevance pour l'usage foncier de la dite gare.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les deux Administrations contribuent chacune dans la proportion de leur trafic, aux agrandissements et travaux qui peuvent être jugés nécessaires au service commun.

Moyennant accord préalable, chacune d'elles peut élever, à ses propres frais, sur le terrain commun, des installations à son usage exclusif, à la condition de ne porter aucune entrave à l'exploitation commune. L'autre partie qui voudrait en profiter par la suite, devra intervenir dans les dépenses faites de ce chef, au prorata des trafics respectifs.

Les trafics respectifs sont constatés par les résultats des cinq dernières années.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation — La Société de Malines-Terneuzen est chargée, pour le compte commun, de l'entretien, de la surveillance et du renouvellement des voies et bâtiments de la gare.

Toutes les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de la gare sont supportées par les deux Administrations au prorata du nombre de leurs trains respectifs. Un train remorqué par deux locomotives compte pour deux trains; une locomotive circulant à vide compte pour un train.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Malines ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident dans la gare, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subissent son matériel propre et celui d'autres Administrations dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention; en fait, elles sont portées au compte de la communauté.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée, pour cesser ses effets, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

40. THOUROUT.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 11 septembre 1877.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Comines ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

41. TERNEUZEN.

Administrations.— Sociétés de Malines-Terneuzen et de Gand-Terneuzen.

Administration gérante. — Malines-Terneuzen.

Date de la dernière convention — 1^{er} juin 1878.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Sluyskill ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

42. THIELT.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 4 mars 1880 et convention additionnelle, 30 juin 1880.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par et aux frais de la Société de la Flandre Occidentale; par suite de la mise en commun, la gare a été agrandie aux frais de l'Etat Belge.

Il est porté en dépense à la communauté une redevance foncière fixée à 5 p. % du coût total. Chaque Administration est créditée à raison de 5 p. % des dépenses faites par elle.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir « Lichtervelde ».

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects — Id.

Revision de la convention. — Id.

43. WILLEBROECK

Administrations. — Etat Belge et Société de Malines-Terneuzen.

Administration gérante. — Malines-Terneuzen.

Date de la dernière convention. — Il n'y a pas encore de convention définitive; celle en vigueur actuellement, est celle de la gare de Puers.

44. YPRES

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Société de la Flandre Occidentale.

Date de la dernière convention. — 11 septembre 1877.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Comines ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. Id.

3° Gares exploitées au prorata du trafic, mais avec un forfait annuel basé sur le trafic de l'année précédente.

45. COUILLET.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 26 août 1868.

La gare n'est commune que pour les marchandises à petite vitesse et à charge complète.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par l'Etat Belge. Pour l'usage de cette gare, la Compagnie du Grand Central Belge paie annuellement une redevance.

Les parts d'intervention des deux parties contractantes dans les dépenses de premier établissement, telles qu'elles ont été spécifiées, sont établies dans le rapport de leur trafic respectif, sans que la part de l'une d'elles puisse être inférieure à $\frac{1}{4}$ de ces dépenses.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux d'agrandissement qui seraient, dans l'avenir, reconnus nécessaires pour le service commun, seront exécutés par l'Etat Belge et la dépense à en résulter sera supportée par les deux parties dans le même rapport que les frais d'entretien et d'exploitation.

Les travaux à exécuter par l'Etat Belge, à frais communs, seront déterminés de commun accord.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments et dépendances de la gare, en ce qui concerne le service de la petite vitesse, sont supportés par les deux Administrations dans les mêmes proportions et d'après les mêmes bases que les dépenses de premier établissement.

Afin de préciser l'application de cette stipulation, il est entendu qu'un tiers des frais d'entretien de la gare est supporté exclusivement par l'Etat et que les deux autres tiers seulement sont mis à la charge du service commun.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La répartition des frais d'exploitation de la gare, entre les deux Administrations, se fait dans les mêmes proportions et d'après les mêmes bases que celles des dépenses de premier établissement et d'entretien.

Le tiers de ces dépenses d'exploitation est supporté exclusivement par l'Etat, les deux autres tiers seulement sont mis au compte du service commun et la répartition se fait au prorata du nombre de tonnes expédiées et reçues. Les redevances à payer par le Grand Central sont fixées à forfait au commencement de chaque année, en prenant pour base les chiffres de trafic et de dépenses obtenus pendant l'exercice précédent.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée, sauf en ce qui concerne la communauté de la gare, moyennant avis donné un an à l'avance.

4° Gares exploitées suivant une répartition fixe des dépenses.

46. BERZÉE.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 25 avril 1880.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux d'aménagement et d'agrandissement à exécuter pour la mise en commun de la gare, ont été faits par le Grand Central Belge pour compte de l'Etat Belge, moyennant la somme de cent quatre mille dix-sept francs vingt-sept centimes (fr. 104,017-27).

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir « Jamioulx ».

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Le service commun ne comprend pas l'entretien et l'exploitation de la remise aux locomotives, de la grande plate-forme et des voies d'accès, à l'exception des raccordements de ces voies aux voies communes, dont l'entretien est assuré par les soins du Grand Central aux frais de l'Etat.

L'entretien des voies d'accès, bâtiments et dépendances est fait par les soins et aux frais de l'Etat.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature sont supportées pour un tiers par l'Etat Belge et pour deux tiers par le Grand Central Belge.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Jamioulx ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

47. BEVERST.

Administrations. — Grand Central Belge (A. M.) et Etat Néerlandais (L. L.)

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Dates des dernières conventions. — 20 mai 1865 et 14 janvier 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux d'appropriation pour rendre cette gare commune ont été faits par l'Administration du L. L. en utilisant les travaux existants exécutés par l'Administration A. M.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les dépenses sont réparties par moitié.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les conventions ne font pas mention de la répartition des dépenses; par suite d'un accord verbal et provisoire, ces dépenses sont réparties par moitié.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — La convention du 20 mai 1865 est faite pour toute la durée des concessions; celle du 14 janvier 1879 est faite pour un terme de dix ans.

48. CHIMAY.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie de Chimay.

Administration gérante. — Compagnie de Chimay.

Date de la dernière convention. — 29 mars 1884.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de la Compagnie de Chimay.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification et d'extension qu'il y aurait lieu de faire dans l'avenir, seront déterminés de commun accord et exécutés aux frais de la communauté. Chaque Administration inter-

viendra dans la même proportion que pour ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

Toutefois, l'Administration chargée du service de la gare peut, sans accord préalable, faire achever, compléter ou augmenter les travaux de premier établissement jusqu'à concurrence d'une somme ne pouvant pas dépasser deux mille cinq cents francs (2,500 fr.) dans le cours d'une année. L'indemnité à lui bonifier de ce chef sera réglée comme le montant des dépenses arrêtées de commun accord.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, du mobilier de la communauté.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature sont supportées, par moitié, par chacune des Administrations.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

En ce qui concerne les accidents et avaries occasionnés dans la gare, aux voyageurs et aux marchandises en cours de transport, les conséquences en sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs et les marchandises se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs et les marchandises en cours de transport sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés dans la gare aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun, sont à la charge de la communauté s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés dans la gare tant au trafic (voyageurs et marchandises) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une faute commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Les avaries survenues dans la gare au matériel de chacune des Administrations contractantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle

des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices de transport, mais de la location des buffets et restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare; les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — Elle pourra être révisée, en ce qui concerne l'exploitation, à la fin de chaque année, en prévenant trois mois à l'avance.

49. COURT-SAINTE-ÉTIENNE.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 7 septembre 1875.

Répartition des dépenses de construction. — Ces dépenses ont été supportées par moitié par l'Etat Belge (M. W.) et par le Grand Central Belge C. L.).

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Ces dépenses sont portées en compte à la communauté et réparties par moitié entre chacune des Administrations contractantes.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Wavre ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

50. COURTRAI.

Administrations. — Etat Belge et Société de la Flandre Occidentale.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 5 mai 1869.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par l'Etat.

La Société de la Flandre Occidentale paie annuellement à l'Etat Belge 8,000 francs pour l'usage des locaux, voies, etc.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures, signaux et dépendances de toute nature de la gare sont partagés par les deux Administrations.

L'Etat Belge supporte deux tiers de ces frais et la Société de la Flandre Occidentale un tiers.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les frais d'exploitation de la gare sont également supportés par les deux Administrations et répartis entre elles comme il est dit à l'article précédent.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de la gare, les employés et les ouvriers de la gare agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes.

Par contre, ces agents sont tenus envers cette Administration de tous faits dommageables, comme ils le seraient envers l'Etat.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident dans la gare, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subit son matériel propre et celui d'autres exploitations dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée moyennant avis donné six mois à l'avance.

51. DIEPENBEEK.

Administrations. — Grand Central Belge (A. M.) et Etat Néerlandais (L. L.)

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Dates des dernières conventions. — 20 mai 1865 et 14 janvier 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Beverst ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. Id.

52. DIEST.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 27 décembre 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Ces dépenses sont supportées par moitié par chaque Administration.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration en ce qui concerne son service.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages,

marchandises, chevaux, bestiaux, équipages, en cours de transport, sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages en cours de transport, sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun des gares, sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages), qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations contractantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Ces avaries sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus provenant des buffets, terrains, affichage, etc., etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation.

Revision de la convention. — La convention pourra être révisée de commun accord, en ce qui concerne l'exploitation, à la demande d'une des parties et en prévenant trois mois d'avance.

53. DOISSCHE.

Administrations. — Compagnie de Chimay et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 6 février 1864.

Répartition des dépenses de construction. — A frais communs.

Par exception, il a été entendu que les frais de construction du bâtiment des recettes et du magasin seraient supportés comme suit :

Un tiers par la Compagnie de Chimay ; deux tiers par la Société du Grand Central Belge.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les installations qui pourraient être nécessaires dans l'avenir seront faites à frais communs si elles sont utilisées par les deux Compagnies associées, mais chacune d'elles supportera seule les frais des travaux qui seraient à son usage exclusif.

Il est donc bien entendu que les dépenses spéciales qui pourraient avoir lieu par suite de création d'ateliers ou remises à locomotives seront à charge de chaque Administration.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de renouvellement des voies, bâtiments et dépendances de la gare sont supportés par les deux Administrations dans les mêmes proportions et d'après les mêmes bases que les frais d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La Compagnie de Chimay prend à sa charge le tiers de la dépense, fixée comme maximum à 3,000 francs, les deux autres tiers étant à charge de la Compagnie du Grand Central Belge.

Si, ultérieurement, la gare devait recevoir une extension soit de personnel, soit de matériel, l'accroissement de dépenses qui en résulterait incomberait à celle des deux Compagnies qui l'aurait rendu nécessaire.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le montant des avaries occasionnées aux personnes et aux choses se répartit dans la même proportion que les frais d'exploitation, lorsqu'il y a faute commise par les agents de la communauté.

Pour le reste voir « Vireux ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Le montant des avaries se répartit dans la même proportion que les

frais d'exploitation, lorsqu'il y a faute commise par les agents de la communauté.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Les deux Compagnies se réservent de reviser ou d'annuler la convention, en ce qui concerne les conditions d'exploitation, à partir du jour où la ligne de Chimay serait raccordée à Momignies à la ligne de Soissons à Hirson, mise en exploitation.

Il est toutefois convenu que, quelles que soient les conventions à intervenir lors de la mise en exploitation de la section de Soissons à Hirson, la nomination du chef de gare restera faite par la Compagnie du Grand Central Belge.

De plus, la Compagnie de Chimay se réserve le droit de faire cesser, dans le même cas, la communauté de la gare, mais sans qu'elle puisse réclamer de la Compagnie du Grand Central Belge aucun remboursement des dépenses faites en commun, ou des sommes qui ont été payées à cette Compagnie, pour les travaux existant en exécution de la convention, la Compagnie du Grand Central Belge devenant unique propriétaire de la gare, de son matériel, mobilier et dépendances.

54. ERQUELINNES.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie du Nord.

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention. — 6 juillet 1866.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Frameries ».

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses d'exploitation sont réparties entre les deux Administrations dans les proportions suivantes, savoir :

2/3 à la charge du Nord Belge;

1/3 à la charge de l'Etat.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Frameries ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — L'Etat, participant à toutes les dépenses de la gare, participe également, dans la même proportion, aux recettes accessoires, telles que produits d'agences en douane, location de buffet, vente de livres et locations faites à divers titres.

Revision de la convention. — Elle est revisable dès ce jour.

55. FLEURUS.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Dates des dernières conventions. — 15 décembre 1876 et 13 mars 1879.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par le chemin de fer Grand Central Belge. L'Etat Belge a pris exclusivement à sa charge la totalité des dépenses à faire pour l'agrandissement de la gare, lorsqu'elle est devenue commune.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux d'extension et de modifications qu'il y aurait lieu de faire effectuer dans l'avenir, seront déterminés de commun accord et exécutés par le Grand Central Belge aux frais de la communauté.

Le chemin de fer de l'Etat Belge interviendra, dans les dépenses résultant de ces travaux, pour 60 p. % et le Grand Central Belge pour 40 p. %.

Répartition des dépenses d'entretien. — L'entretien et le renouvellement des voies, pavages, bâtiments, mobilier, clôture et dépendances de toute nature de la gare sont faits par les soins de l'Administration du Grand Central Belge; les dépenses résultant de ces entretien et renouvellement sont supportées par moitié par les deux Administrations associées.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part contributive de l'Etat Belge dans les frais d'exploitation de toute nature est de 60 p. %; les 40 p. % restants étant à charge du Grand Central Belge.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Pendant leur séjour à la gare,

les marchandises qui font l'objet d'un transport mixte se trouvent sous la surveillance et la responsabilité communes des deux Administrations. Ce partage de responsabilité commence au moment où la marchandise est remise au personnel de la gare par les agents de l'Administration cédante et cesse lors de la prise en charge par les agents de l'Administration correspondante.

Tout dommage entraînant paiement d'indemnités du chef de retard est supporté par moitié par les deux Administrations, si le retard s'est produit dans la gare par la faute des agents en service commun dans la gare, et par l'Administration en cause, si le retard s'est produit faute de moyens de transport. Il en est de même dans le cas de pertes ou d'avaries de la marchandise dans cette gare, à moins qu'elles ne soient dues au chargement défectueux ou au mauvais état du matériel de transport.

Si l'avarie est le résultat de l'une ou l'autre de ces causes, les conséquences en sont supportées par l'Administration par laquelle le chargement a été effectué, ou le matériel de transport employé, sauf son recours contre l'expéditeur, s'il y a lieu.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Les avaries survenues dans la gare au matériel de chacune des Administrations contractantes, sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Il n'en est pas fait mention, sauf pour la convention additionnelle du 13 mars 1879, qui peut être révisée de commun accord à la demande de l'une des parties, sur avis donné six mois d'avance.

56. FLÉMALLE-GRANDE.

Administrations. — Compagnie du Nord Belge et Etat-Néerlandais.

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention — 10 décembre 1867.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par et aux frais de la Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, à laquelle s'est substituée la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat-Néerlandais.

Les travaux nécessités par la mise en commun ont été effectués par les soins de la Compagnie du Nord.

Le compte des sommes représentant la valeur en terrains et travaux des constructions existantes mises en commun, a été arrêté, de commun accord, entre la Compagnie du Nord et celle du Liégeois-Limbourgeois.

Au montant de ce compte ont été ajoutées les sommes dépensées par la Compagnie du Nord pour l'exécution des travaux nouveaux que le plan comportait.

La charge pour intérêts et amortissement est calculée à raison de 6 p. % l'an sur le total ainsi obtenu et est répartie comme il va être indiqué pour les frais d'exploitation.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Les dépenses d'entretien et d'exploitation comprennent les frais d'entretien et de réparations des constructions, bâtiments, voies et dépendances :

63 p. % à la charge de la Compagnie du Nord ;

37 p. % id. id. Néerlandaise.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il est stipulé que les fautes commises sont à la charge de celle des deux Compagnies pour laquelle les agents ont travaillé, ou à la charge de la gare, si le fait est imputable au service commun.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

57. FLÉMALLE-HAUTE.

Administrations. — Compagnie du Nord Belge et Etat-Néerlandais.

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention. — 27 septembre 1867.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux sont effectués par les soins de la Compagnie du Nord Belge au fur et à mesure des besoins du service.

Le compte des sommes dépensées en terrains et travaux pour la gare est arrêté à la fin de chaque année d'exercice.

La charge pour intérêts et amortissement est calculée à raison de 6 p. % sur les sommes dépensées, et est répartie comme il va être indiqué :

67 p. % au compte de la Compagnie du Nord ;

33 p. % id. id d'exploitation des chemins de fer de l'Etat-Néerlandais.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il est entendu que le plan général pourra être modifié ultérieurement de commun accord par les parties.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les dépenses à résulter des frais d'entretien et de réparation des voies, appareils et bâtiments sont supportées par les deux Compagnies, comme il est dit pour la construction.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les dépenses résultant du service commun sont supportées comme ci-dessus.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il est stipulé que les fautes commises sont à la charge de celle des deux Administrations pour laquelle les agents ont travaillé, ou à la charge de la gare, si le fait est imputable au service commun.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

58. GAND (SUD).

Administrations. — Etat Belge et Gand-Terneuzen.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 23 août 1870.

Répartition des dépenses de construction. — La Société concessionnaire ne paie aucune redevance pour l'usage proprement dit de la gare.

Répartition des dépenses de modification et d'extension — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — La Société intervient pour un trentième dans les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures et dépendances de toute nature dans la gare.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La Société intervient également pour un trentième dans les frais d'exploitation de la gare.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Selzaete ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée, pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

59. GIVET.

Administrations. — Nord Belge, Grand Central Belge, et Est Français.

Administration gérante. — Est Français.

Date de la dernière convention. — 16 août 1883.

Répartition des dépenses de construction. — Ces dépenses sont comprises dans la redevance d'exploitation.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Les frais d'exploitation sont fixés, pour l'Administration du Grand Central Belge, à 18 p. % de l'ensemble des dépenses.

L'Administration du Grand Central Belge paie à la Compagnie de l'Est Français, pour sa part dans les dépenses afférentes au personnel du dépôt des machines et des magasins, du nettoyage, de l'éclairage et de la manœuvre des machines sur plaque, une somme annuelle de 7,200 francs.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Marchiennes ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — L'Administration du Grand Central Belge, participant dans la proportion de 18 p. % à toutes les dépenses de la gare, participe également, dans la même proportion, aux recettes pour les locations faites à divers titres (buffets, terrains, etc.)

Revision de la convention. — La convention pourra être révisée à partir du 1^{er} janvier 1888, à la demande d'une des parties, en ce qui concerne la quote-part du Grand Central dans les frais d'exploitation. Dans ce cas, la quote-part du Grand Central Belge serait augmentée ou diminuée proportionnellement à l'augmentation ou à la diminution du trafic du Grand Central, par rapport au trafic total de la gare.

60. HOMBEEK.

Administrations. — Etat Belge et Malines-Terneuzen.

Administration gérante. — Etat Belge.

(Cette convention a été décrétée par un jugement, en date du 29 juin 1876, du Tribunal de 1^{re} instance de Termonde, jugement confirmé par l'arrêt, en date du 8 février 1877, de la Cour d'appel de Gand. Dans son audience du 13 juin 1878, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi que la Société du chemin de fer de Malines à Terneuzen avait formé, le 2 juillet 1877, contre l'arrêt du 8 février précédent.)

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par l'Etat Belge. Elle a été appropriée au service commun du chemin de fer de l'Etat Belge et du chemin de fer de

Malines à Terneuzen, par les soins de l'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge.

La Société a remboursé à l'Etat Belge une somme de 10,260 francs pour sa part d'intervention dans les frais de premier établissement de la gare actuelle.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — La Société de Malines-Terneuzen supporte le tiers des dépenses à faire pour l'agrandissement ; ces dépenses ont été arrêtées à la somme de 15,000 francs.

Répartition des dépenses d'entretien. — Sont réparties comme les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part d'intervention de la Société est d'un tiers, les deux autres tiers étant à charge de l'Etat Belge.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Malines ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les dépenses résultant d'avaries à la voie sont supportées par la communauté.

Revenus indirects. — Sont déduits des dépenses d'exploitation.

Revision de la convention. — Voir « Malines ».

61. HASTIÈRE-LA VAUX.

Administrations. — Compagnie du Nord Belge et Compagnie de Chimay.

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention. — 4 décembre 1869.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de la Compagnie du Nord. La Compagnie de Chimay paie annuellement à la Compagnie du Nord 37 p. % de l'intérêt à 5.45 p. % du capital d'établissement de la gare.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les bâtiments et les voies que la Compagnie de Chimay a été autorisée à établir à ses frais dans les dépendances de la gare sont entretenus par les soins et aux frais de cette Compagnie.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La Compagnie de Chimay paie 37 p. % des dépenses d'exploitation et d'entretien des bâtiments, voies et accessoires de la gare.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les agents en service à la gare faisant un service commun pour l'une et l'autre Compagnie, il est stipulé que les conséquences des fautes commises restent à la charge de celle des deux Compagnies pour laquelle les agents ont fonctionné.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — En cas d'accident dans la station commune, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subit son matériel propre et celui d'autres exploitations dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — La durée est limitée au 1^{er} janvier 1890.

62. LANDEN.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Chaque Administration a ses propres agents.

Date de la dernière convention. — 4 janvier 1866.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, à laquelle s'est substitué le Grand Central Belge.

Pour indemniser la Société de la co-utilisation de la station et des bâtiments, l'Etat paie un loyer annuel de fr. 8,021-25.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Il n'en est pas fait mention.

Répartition des dépenses d'entretien. — Chaque Administration a ses voies et installations séparées et les entretient à ses frais.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Chaque Administration fait son service particulier.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Chaque Administration répond des actes de son personnel.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Chacune des deux Administrations encaisse la moitié du produit de la location du buffet.

Revision de la convention. — L'utilisation commune de la gare peut cesser en tout temps, moyennant avis donné six mois à l'avance par une des Compagnies. Dans ce cas, l'Etat devra faire enlever les rails qu'il aura posés, et remettre, à ses frais, la voie dans son état primitif, à moins que la Société du Grand Central Belge ne soit disposée à reprendre les rails en question, moyennant indemnité.

63. LIÈGE (GUILLEMINS).

Administrations. — Etat Belge et Nord Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — Il n'y a pas de convention avec le Nord; la convention est à l'étude depuis 1866; cette situation provisoire dure donc depuis 19 ans.

D'après les renseignements obtenus, l'Etat Belge et le Nord Belge sont à peu près d'accord sur les principes suivants :

Répartition des dépenses de construction. — Le Nord Belge interviendra dans les frais de premier établissement et les frais d'entretien pour $\frac{1}{5}$; la valeur de la gare n'est pas encore complètement déterminée, mais en 1875, le coût a été évalué à 3,132,000 francs.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Reste à régler.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Le Nord Belge interviendra dans les frais d'exploitation pour $\frac{1}{5}$.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — La responsabilité pour les avaries et les accidents sera réglée d'après les principes des conventions de Diest, Saint-Trond, etc., sauf que la réserve relative aux fautes commises par les agents d'un train entrant en gare ne sera pas maintenue.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Reste à régler.

Responsabilité des avaries à la voie. — Reste à régler.

Revenus indirects. — Les produits indirects de la gare viennent en déduction des dépenses d'exploitation.

Revision de la convention. — La durée de la convention sera indéterminée; elle aura un effet rétroactif jusqu'en 1869. Elle pourra être révisée en prévenant six mois à l'avance.

64. LIÈGE (LONGDOZ).

Administrations. — Compagnie du Nord Belge et Liège à Maestricht.

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention. — 26 octobre 1861.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de la Compagnie du Nord; toutefois, la communauté ne s'étend pas au service de la traction, ni à celui de l'entretien et de la répartition du matériel, pour lesquels chaque Compagnie conserve son organisation et ses établissements distincts.

Le loyer payé par la Société de Liège-Maestricht à la Compagnie du Nord est calculé à raison de 5 p. % par an, plus fr. 0-30 d'amortissement, pour achat de terrains, terrassements, travaux d'art, construction des bâtiments de gare, voies secondaires, plaques tournantes, grues et accessoires, non compris les bâtiments, voies et matériel affectés au service des dépôts de machines.

Le loyer de 5 p. % porte sur les dépenses faites jusqu'au jour de la mise en communauté et sur toutes les dépenses supplémentaires nécessitées dans le présent et l'avenir par le service commun.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Ces dépenses supplémentaires sont arrêtées d'un commun accord entre les deux Compagnies et sont payées par la Compagnie du Nord.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Les frais d'exploitation comprennent les frais d'entretien du mobilier, des bâtiments, quais, cours et les menus frais de toute sorte de la gare.

Les dépenses communes sont partagées entre les deux Compagnies, dans la proportion du nombre des trains de chacune des Compagnies.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

65. LIÈGE (VIVEGNIS).

Administrations. — Etat Belge et Etat Néerlandais.

Administration gérante. — Etat Néerlandais.

Date de la dernière convention. — 29 août 1877.

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitive a été construite par et aux frais de la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois à laquelle s'est substitué l'Etat Néerlandais.

Les travaux d'agrandissement et d'appropriation de la gare actuelle ont été faits par les soins de l'Etat Belge et l'exécution a été réglée de commun accord avec la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais.

L'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge a pris exclusivement à sa charge les dépenses de toute nature à résulter des travaux d'agrandissement et d'appropriation de la gare dans les limites du périmètre commun.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification ou d'extension qu'il y aurait lieu de faire ultérieurement pour la gare seront déterminés de commun accord entre les deux Administrations et exécutés par les soins de la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais. Toutefois, l'Administration chargée du service de la gare peut, sans accord préalable, faire achever, compléter ou augmenter les travaux de premier établissement, jusqu'à concurrence d'une somme ne pouvant dépasser 2,500 francs dans le cours d'une année.

Chacune des Administrations interviendra pour la moitié dans les dépenses à faire de ce chef. Dans le cas où les travaux dont il s'agit seraient nécessités exclusivement par le service d'une des parties contractantes, les dépenses à en résulter seront à la charge de l'Administration que la chose concerne.

Les travaux nécessités par l'entrée d'une ligne nouvelle dans la gare, de même que les conditions d'exploitation à en résulter pour la dite

gare, feront l'objet de nouveaux arrangements entre les parties intéressées.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, du mobilier, des ustensiles et des outils de la communauté.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation de toute nature de la gare sont supportées par moitié par chacune des Administrations contractantes, à l'exception de :

A. La reconnaissance, le factage et le service administratif et financier des marchandises.

La reconnaissance et le factage des marchandises sont faits par des facteurs spéciaux, nommés et payés par chaque Administration, pour ce qui la concerne.

Le service administratif et financier comprend l'enregistrement et la perception des taxes au départ et l'encaissement des taxes à l'arrivée. Il est assuré par des commis spéciaux et payés par chaque Administration, pour ce qui la concerne.

Ces agents sont installés dans des locaux chauffés et éclairés par la gare, mais séparés et distincts de ceux affectés au service commun. Ils sont sous l'autorité du chef de gare.

B. La comptabilité du matériel, la correspondance et l'établissement des pièces administratives qui s'y rapportent. Ce service est assuré par des agents spéciaux, nommés et payés par chaque Administration, en ce qui la concerne. L'installation de ces agents est faite dans les mêmes conditions que celle des commis aux marchandises.

C. La prise et la remise à domicile des marchandises et le transport des voyageurs en dehors de la gare.

D. Le service hydraulique.

Dans le cas où les locomotives de l'Etat Belge doivent s'alimenter, il est payé une redevance de cinquante centimes (fr. 0-50) par tender.

E. Le service des secours.

Ce service peut être assuré en dehors des parties communes par le service commun, mais aux frais de l'Administration intéressée.

Dans ce cas, celle-ci paie à la communauté un franc (1 franc) par kilomètre parcouru par la machine de la gare.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les fonctionnaires et agents de la communauté agissent pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration pour laquelle ils opèrent.

Les accidents, pertes et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages, sont à la charge de l'Administration entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages,

marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les accidents et avaries occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun de la gare ou au personnel spécial de l'une des Administrations, sont à la charge de la communauté s'ils résultent de faits se rattachant au service commun, par exemple du service des manœuvres.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs, bagages, marchandises, etc.), qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, ainsi qu'au personnel spécial d'une des Administrations, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

Est considéré comme matériel appartenant à l'une ou l'autre Administration, le matériel étranger qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, se trouve aux mains de l'une ou de l'autre Administration au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices de transport, mais de la location des buffets et restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., seront portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare.

Les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement dans la gare font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — Elle pourra en ce qui concerne les conditions d'exploitation, être dénoncée de part et d'autre pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

66. LIMAL.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 7 septembre 1875.

Répartition des dépenses de construction. — Voir
« Court-Saint-Etienne. »

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Id.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

67. LOBBES.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie du Nord Belge.

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention. — 14 août 1883.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de la Compagnie du Nord. Elle a été modifiée et agrandie par suite de sa mise en commun.

Les dépenses communes ne comprennent pas de redevance pour les frais de premier établissement. Ces dépenses se composent :

1° De l'intérêt à 5 p. % de la valeur du mobilier, du petit matériel, des appareils d'éclairage et de télégraphie ;

2° De l'intérêt à 5 p. % des dépenses supplémentaires de premier établissement qui ont été reconnues nécessaires après l'exécution des travaux.

L'Administration de l'Etat Belge se réserve le droit de rembourser la moitié des dépenses résultant des travaux d'extension.

Elle se réserve pareillement le droit de rembourser la moitié de la valeur du mobilier, petit matériel, appareils d'éclairage et de télégra-

phie. Moyennent ces remboursements, elle serait dispensée de payer les intérêts stipulés ;

3° Des frais d'exploitation de toute nature.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Toute modification apportée au périmètre de la gare devra faire l'objet d'une convention additionnelle et tout changement, quel qu'il soit, aux installations communes, ne pourra être fait qu'après accord préalable et sera exécuté par la Compagnie du Nord.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Les dépenses d'exploitation comprennent les dépenses d'entretien et du renouvellement des voies et de leurs accessoires, des engins, des horloges, du mobilier, des bâtiments et dépendances.

Il est entendu, toutefois, que les dépenses de toute nature se rapportant aux parties de l'ancien bâtiment des recettes qui ne sont pas affectées au service commun, ne sont pas supportées par la communauté.

Les dépenses à répartir sont supportées par moitié par chacune des deux Administrations.

Il est entendu, d'ailleurs, que les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement dans la gare appartiennent à l'Administration qui fait le transport.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les conséquences des pertes, erreurs, soustractions et avaries qui se produisent à la gare et qui sont constatées lors de la transmission des bagages, marchandises, denrées, etc., à cette gare, sont réparties entre les Administrations dans la proportion fixée pour les frais d'exploitation.

Les conséquences des accidents qui peuvent arriver dans la gare sont à la charge exclusive de celle des parties qui y a donné lieu, c'est-à-dire à la charge de la communauté lorsque les accidents sont le fait des agents ou du matériel du service commun, ou à la charge de l'une des Administrations seulement, lorsque les avaries sont le fait spécial des agents ou du matériel ne faisant pas partie du service commun.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Toutefois, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subissent et son propre matériel et celui des Administrations étrangères qu'elle a en charge.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Les recettes communes spéciales à la gare sont partagées par moitié.

Revision de la convention. — Chacune des deux parties pourra, en prévenant six mois à l'avance, demander la revision du traité.

68. MOLL.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 10 avril 1880.

Répartition des dépenses de construction. — Les dépenses de premier établissement de la gare ont été réparties comme suit :

Etat Belge (ligne de Moll à Diest), 40 p. %.

Grand Central Belge (ligne d'Anvers à Gladbach), 60 p. %.

Les dépenses relatives à la construction de la remise aux locomotives, de la plaque tournante et des voies qui y aboutissent, ainsi que celles relatives au service hydraulique, ont été supportées par moitié par chaque Administration.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification et d'extension sont déterminés de commun accord et exécutés aux frais de la communauté. Chacune des deux Administrations intervient dans les dépenses, dans la même proportion que pour ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'entretien. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, du mobilier et des ustensiles de la communauté. La répartition des dépenses se fait de même que ci-dessus.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La part contributive de l'Etat Belge dans les dépenses d'exploitation de la gare est fixée à 40 p. %, les 60 p. % restants étant à la charge du Grand Central Belge.

Il est fait exception pour les dépenses du service hydraulique, les dépenses d'entretien des installations de ce service, de la remise aux locomotives, de la grande plaque tournante et des voies qui y donnent accès. Ces dépenses sont supportées par moitié par les deux Administrations contractantes.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages en cours de transport, sont à la charge de l'Administration

entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, bestiaux et équipages en cours de transport, sont considérés comme se trouvant entre les mains de l'Administration à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés au personnel et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations contractantes, ainsi qu'au personnel commun, sont à la charge de la communauté s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic (voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages) qu'aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents du train entrant ou sortant.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.

— Les avaries survenues au matériel de chacune des Administrations contractantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le matériel appartient, sauf la restriction portée au § précédent.

La responsabilité des avaries au matériel étranger incombe à celle des Administrations qui, conformément aux règles régissant l'échange du matériel, a ce matériel en charge au moment où l'avarie se produit. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des avaries à la voie. — Les accidents ou détériorations aux voies sont toujours à charge de la communauté.

Revenus indirects. — Les revenus de la gare ne résultant pas des bénéfices du transport, mais de la location des buffets et restaurants, des locations de terrains, affichages, etc., sont portés en déduction des dépenses d'exploitation de la gare.

Les frais de grue, de pesage, de chargement et de déchargement, font partie inhérente de la taxe et appartiennent à l'Administration qui a effectué le transport.

Revision de la convention. — La convention pourra être révisée en ce qui concerne l'exploitation, à la demande d'une des parties et en prévenant trois mois à l'avance.

69. MONS.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie du Nord Français.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 1^{er} mars 1879.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de l'Etat.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Pour ce qui devra être construit ultérieurement pour l'usage du service commun de la gare, la Compagnie devra être consultée sur l'opportunité des travaux à faire et sur l'importance de la dépense.

Répartition des dépenses d'entretien. — La Compagnie du Nord intervient pour un huitième dans les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments et dépendances de toute nature de la gare.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La Compagnie du Nord intervient pour un huitième dans les frais d'exploitation de la gare.

La part contributive de la Compagnie du Nord dans les dépenses d'entretien, de renouvellement et d'exploitation de la gare, est fixée à forfait au commencement de chaque année, en prenant pour base les chiffres des dépenses de l'espèce effectuées pendant l'année précédente.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, les employés et les ouvriers de la gare agissent pour compte de l'Administration pour laquelle ils opèrent, et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes. Mais dans ce cas, ces agents sont tenus envers cette Administration de tous faits dommageables, comme ils le seraient envers l'Etat Belge.

Responsabilité des avaries au matériel. — En cas d'accident dans la gare, chacune des parties contractantes supporte les conséquences des avaries que subissent et son matériel et celui dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Elle pourra être dénoncée pour cesser ses effets, moyennant avis donné six mois à l'avance.

70. NAMUR.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie du Nord Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — Il n'existe pas de convention proprement dite. La répartition des différentes dépenses se fait en vertu de différentes correspondances.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de l'Etat Belge qui en concède l'usage à la Compagnie du Nord, moyennant le paiement d'une redevance foncière. Cette redevance est égale aux 10/33^{es} des frais d'établissement de la gare, de son mobilier, de son outillage, etc.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les stipulations ci-dessous se rapportent à tout ce qui est construit ou à construire ultérieurement à l'usage du service commun de la gare.

Répartition des dépenses d'entretien. — La Compagnie du Nord intervient pour un onzième dans les frais d'entretien et de renouvellement des voies, pavages, bâtiments, clôtures et dépendances de toute nature de la gare.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La même règle est applicable aux frais d'exploitation.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

71. OTTIGNIES.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 25 septembre 1866.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux ont été faits par les Sociétés de l'Est Belge, de Manage à Wavre et du Grand Luxembourg, suivant diverses conventions verbales.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Toute dépense autre que pour le service d'entretien doit être approuvée par les deux Administrations. Les conventions ne font pas mention de la répartition des dépenses.

Répartition des dépenses d'entretien. — Le service d'entretien des voies, bâtiments et dépendances de la gare est effectué par l'Etat Belge. Chacune des deux Administrations intervient dans les dépenses dans la même proportion que pour ce qui concerne les dépenses d'exploitation.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La répartition des dépenses d'exploitation et d'entretien de la gare se fait dans les proportions ci-après :

Le chemin de fer de l'Etat Belge	64 p. %
Id. du Grand Central Belge	36 p. %

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — La responsabilité de la gare en ce qui concerne les marchandises et finances commence dès que la décharge est donnée à la Compagnie cédante, et elle cesse dès que décharge est reçue, soit de la Compagnie, soit des destinataires.

Toutefois, les avaries qui se produisent dans la gare par le fait du service commun, avant ou après décharge, sont supportées par la gare; dans ce dernier cas, il sera dressé procès-verbal des causes qui ont produit l'avarie.

Tous les manquants, retards, avaries, etc., se produisant dans la gare aux marchandises et finances, qu'ils soient de provenance ou en destination des services intérieurs ou mixtes, sont portés en compte au débit de la gare.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel — Toutes les avaries occasionnées dans la gare au matériel de toute espèce, qu'il soit de provenance ou en destination des services intérieurs ou mixtes, sont portés au débit de la gare, après enquête des délégués des deux Administrations pour la fixation des chiffres.

Il est entendu que toutes les manutentions et manœuvres effectuées dans la gare, soit au moyen des locomotives des trains en passage, soit au moyen de la locomotive de réserve de la gare, sont considérées comme étant du service commun.

Les avaries qui sont occasionnées dans la gare par un train arrivant en gare, en forçant les signaux, sont à la charge exclusive de l'Administration propriétaire du train.

Les avaries qui sont occasionnées dans la gare par une locomotive arrivant en gare, en forçant les signaux, sont à la charge exclusive de l'Administration pour compte de laquelle la locomotive opère.

Si des avaries sont produites dans ces conditions par un véhicule quelconque, elles sont à la charge de l'Administration sur le territoire de laquelle le véhicule circulait avant son entrée en gare.

Chaque Administration répare son matériel.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Toutes les recettes afférentes au service commun sont portées en déduction des dépenses.

Sont considérées comme recettes de l'espèce : le produit de la location du buffet ; le produit de la location des terrains pour dépôts de marchandises, etc., et, le cas échéant, le produit du service télégraphique.

Revision de la convention. — Il n'en est pas fait mention, seulement la répartition des dépenses d'exploitation pourra être révisée tous les deux ans, à la demande d'une des Administrations intéressées, formulée trois mois à l'avance.

72. PÉRUWELZ.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie d'Anzin.

Administration gérante. — Etat Belge.

Date de la dernière convention. — 18 avril 1878.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a été construite par et aux frais de l'Etat Belge. Elle a été aménagée spécialement en vue de sa mise en commun. La Compagnie des mines d'Anzin est intervenue, dans les dépenses d'appropriation de cette gare au service d'échange, pour une somme fixée à forfait, à 31,000 francs.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les agrandissements qui pourraient être reconnus nécessaires dans l'avenir feront l'objet de nouveaux arrangements.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — L'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge se charge de l'entretien et du renouvellement de tous les bâtiments, voies et dépendances, appareils de chargement, etc., etc., qui existent dans la gare ou qui y seront établis ultérieurement.

La Compagnie intervient pour $\frac{1}{6}$ dans les frais d'entretien et d'exploitation de la gare.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, les employés

et les ouvriers de la gare, agissent pour le compte de la partie contractante pour laquelle ils opèrent et qui assume, par suite, la responsabilité de leurs actes.

Les accidents et avaries occasionnés aux voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux, équipages, sont à la charge de la partie contractante entre les mains de laquelle les voyageurs, bagages, marchandises, chevaux, bestiaux et équipages se trouvent au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits se rattachant au service commun.

Les voyageurs, bagages, marchandises, etc., sont considérés comme se trouvant entre les mains de la partie contractante à laquelle appartient le train qui les transporte.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des parties contractantes, ainsi qu'au personnel commun de la gare, sont à la charge de la communauté, s'ils résultent de faits se rattachant au service commun.

Les conséquences des accidents occasionnés au trafic (voyageurs et marchandises), aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel commun, par l'entrée en gare ou la sortie d'un train, sont entièrement supportées par la Compagnie contractante, propriétaire du train entrant ou sortant, lorsque l'accident résulte d'une infraction aux règlements commise par les agents de ce train.

Les Administrations contractantes ont adhéré aux règles à suivre pour la transmission des marchandises et des bagages et le règlement des réclamations. Ces règles sont résumées à la fin de cette notice.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Sauf la restriction portée au § précédent, chacune des parties contractantes supporte toujours les conséquences des avaries survenues dans la gare au matériel lui appartenant, ainsi qu'au matériel étranger dont elle a la responsabilité.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — La part d'intervention de la Compagnie des mines d'Anzin, dans les dépenses d'entretien et d'exploitation, pourra être révisée à la demande de l'une des parties contractantes, moyennant l'obligation pour cette dernière d'en prévenir l'autre partie contractante au moins six mois à l'avance.

73. RANSART.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 14 novembre 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Les travaux d'aménagement et d'agrandissement ont été faits par les soins de l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge, pour compte de l'Etat Belge, moyennant la somme de 135,015 francs, cette somme ne comprenant pas l'acquisition des terrains, l'exécution des terrassements et ouvrages d'art, ni la fourniture des traverses nécessaires à la pose des voies.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les travaux de modification et d'extension qu'il y aurait lieu de faire dans l'avenir, seront déterminés de commun accord et exécutés aux frais de la communauté. Chaque Administration interviendra dans la même proportion que pour ce qui concerne le service d'exploitation.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Le service commun comprend l'entretien des voies, des bâtiments, du mobilier et des ustensiles de la communauté.

La part contributive de l'Etat Belge, dans les dépenses d'entretien et d'exploitation de la gare, est fixée à 40 p. %, les 60 p. % restants étant à charge du Grand Central Belge.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Voir « Diest ».

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

74. SAINT-TROND.

Administrations. — Etat Belge et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 27 décembre 1879.

Répartition des dépenses de construction. — La gare a

été construite par le Grand Central Belge. L'Etat Belge a pris exclusivement à sa charge la totalité des dépenses pour les travaux d'agrandissement nécessités par la mise en commun de cette gare.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir « Diest ».

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

75. STATTE.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie du Nord Belge

Administration gérante. — Compagnie du Nord.

Date de la dernière convention. — 25 octobre 1871.

Répartition des dépenses de construction. — La valeur des voies de service de la Compagnie du Nord n'ayant pas été portée en compte, la Compagnie de Hesbaye-Condroz, à laquelle s'est substitué l'Etat Belge, a eu à sa charge une somme de 50,000 francs, qui représentait à forfait la valeur de sa voie de service. Le restant de la dépense a été partagé par moitié entre les deux Administrations.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Les développements ultérieurs que le trafic pourrait nécessiter seront arrêtés, en temps utile, entre les deux Administrations et payés, par moitié, par chacune d'elles.

Répartition des dépenses d'entretien et d'exploitation. — Les frais communs d'exploitation comprennent les dépenses pour l'entretien des bâtiments, quais, fours, appareils d'alimentation, grues de chargement et engins. Toutefois, il est entendu que, bien que les voies de service du Nord et celles de Hesbaye-Condroz fassent partie de la gare, la fourniture des matériaux nécessaires à l'entretien et au renouvellement de ces voies se fera pour le compte particulier des Compagnies respectives.

Les dépenses à répartir sont supportées, par moitié, par chacune des deux Administrations.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Les conséquences des pertes, erreurs, soustractions et avaries qui se produisent à la gare ou qui sont constatées lors de la transmission des bagages, marchandises, denrées, à la gare, sont réparties entre les deux Administrations, conformément aux règles adoptées, d'accord avec l'Etat Belge pour la gare de Namur.

N. B. Tel est le texte de la convention, malgré que rien ne soit prévu à ce sujet pour la gare de Namur.

Les conséquences des accidents qui pourraient arriver dans la gare seront à la charge exclusive de celle des parties qui y aura donné lieu, c'est-à-dire à la charge de la communauté, lorsque les accidents seront le fait des agents et du matériel du service commun, ou à la charge de l'une des Administrations seulement, lorsque les accidents seront le fait spécial des agents ou du matériel ne faisant pas partie du service commun.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel.
— Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Les recettes communes spéciales à la gare sont partagées par moitié.

Revision de la convention. — Chacune des parties pourra, en prévenant six mois à l'avance, demander la revision, en ce qui concerne l'exploitation de la gare.

76. TILBOURG.

Administrations. — Etat Néerlandais et Grand Central Belge.

Administration gérante. — Etat Néerlandais.

Date de la dernière convention. — 1^{er} septembre 1867.

Répartition des dépenses de construction. — La construction a été faite par la Compagnie d'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais, partant de Tilbourg, aux frais de la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge.

L'expropriation nécessaire au déplacement des ateliers a été également à charge de la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge et a été garantie par elle. Le compte a été arrêté après l'achèvement des travaux.

La Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge paie annuel-

lement à l'Etat Néerlandais, pour l'usage de la gare, une redevance calculée à raison de 4 p. % du tiers de la somme qui a été employée pour sa construction, après qu'il a été déduit, au préalable, de ce tiers, le montant des sommes que la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge a payées pour expropriation, agrandissement et achèvement des travaux.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — S'il était reconnu nécessaire par le service commun de donner plus d'extension aux travaux, d'y apporter des modifications, de les remplacer par des travaux neufs ou plus étendus, les plans en seraient étudiés et arrêtés de commun accord entre l'Etat Néerlandais et la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge.

Les dépenses pour l'exécution des ouvrages reconnus nécessaires seront supportées par la Compagnie et l'Etat, dans la même proportion que la Compagnie du Grand Central Belge et la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais, partant de Tilbourg, interviennent dans les dépenses communes pour la répartition des dépenses d'exploitation.

Dans le cas où des travaux d'extension, de modification et de remplacement ou d'établissement de nouveaux ouvrages seraient reconnus nécessaires, par suite de la construction, par l'une des deux parties contractantes, de nouvelles lignes aboutissant à cette gare, les frais de premier établissement seraient exclusivement supportés par la partie pour compte de laquelle la voie sera construite, alors même qu'il serait prouvé que les travaux d'extension, etc., auraient dû être exécutés si cette nouvelle ligne n'avait pas été construite. Ces ouvrages servent néanmoins au service commun.

Il est facultatif à l'Etat Néerlandais et à la Compagnie du Grand Central Belge de faire exécuter dans la gare, et pour leur propre compte, des travaux d'agrandissement, pour autant que ces travaux ne préjudicient en rien aux intérêts du service commun.

Les plans de ces travaux devront être communiqués à l'autre partie intéressée, au moins quatre semaines à l'avance. Ces travaux seront affectés au service commun de la gare.

L'Etat Néerlandais, aussi bien que la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge, est autorisé, mais pour propre compte, de faire exécuter des travaux de nouvel établissement et d'entretien à côté de la gare et y attendant, et de relier ces travaux aux voies de la gare qui ne sont pas des voies principales, à la condition que ces travaux n'apportent aucune entrave au service commun.

Aucun ouvrage destiné à l'usage exclusif de l'une des parties ne pourra être effectué dans la gare que du consentement réciproque.

Répartition des dépenses d'entretien. — Les frais d'entretien et de réparation des locaux qui, d'après le droit civil, sont à charge du locataire, de même que les frais d'éclairage, de chauffage et tous les impôts qui pourraient être dus pour ces locaux, sont supportés par l'Administration à l'usage exclusif de laquelle ces locaux sont affectés.

Répartition des dépenses d'exploitation. — La Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais, partant de Tilbourg, paie $\frac{3}{4}$ et la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge $\frac{1}{4}$ des frais communs.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Le chef de gare, ainsi que les employés et ouvriers attachés au service commun, agissant pour compte de la Compagnie pour l'Exploitation des chemins de fer de l'Etat Néerlandais, partant de Tilbourg, et de la Compagnie du chemin de fer Grand Central Belge, celles-ci assument la responsabilité des dommages causés à des tiers par le personnel commun.

En conséquence, les indemnités dues pour accidents survenus à des personnes, pour pertes et avaries de bagages ou de marchandises, ou pour d'autres causes engageant la responsabilité des exploitations de chemins de fer et qui sont la conséquence de fautes commises par le personnel commun, sont portées au compte des frais d'exploitation de la gare.

La responsabilité commune cesse aussitôt que des marchandises ont été prises en charge par des agents désignés à cet effet par l'Administration que la chose concerne.

En exécution de ce qui précède, la responsabilité commune commence à l'entrée des trains en gare, et leur reconnaissance par un agent de la gare qui donne décharge au chef de train; elle cesse aussitôt que décharge du train a été donnée à un agent de la gare par un chef de train.

Les accidents qui se produisent à l'entrée et à la sortie des trains sont à charge commune s'ils résultent d'une faute d'un agent de la gare, telle que mauvaise manœuvre de signaux, appareils divers, etc., etc.

Ils sont à charge particulière s'ils résultent d'une faute d'un agent du train, telle que non observance des signaux, etc.

Il est entendu que tout ce qui précède ne modifie en rien les conventions pour l'échange du matériel et des marchandises, et que cela ne concerne que la gare.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Les avaries survenues au matériel dans la gare sont à

charge commune, et les frais de réparations sont supportés par les parties de la même manière que les autres dépenses communes.

Responsabilité des avaries à la voie. — Il n'en est pas fait mention.

Revenus indirects. — Toutes les recettes de la gare, ne résultant pas des bénéfices du transport ordinaire par chemin de fer, mais de la location des buffets et restaurants, de la vente des herbages, etc., sont partagées dans la proportion fixée pour la répartition des frais d'exploitation de la gare. En exécution de ce qui précède, les produits du télégraphe sont déduits des dépenses de la gare. D'autre part, sur le compte spécial à tenir pour acquisition de rails, croisements, billes et plaques tournantes, il est porté en déduction le produit de la vente d'objets similaires.

Revision de la convention. — Elle n'est pas revisable.

77. TONGRES.

Administrations. — Etat Belge et Etat Néerlandais.

Administration gérante. — Etat Néerlandais.

Date de la dernière convention. — 1^{er} septembre 1879.

Répartition des dépenses de construction. — Voir « Liège (Vivegnis) », sauf que les frais d'établissement des signaux vers les stations de Saint-Trond et Bilsen ont été à charge de l'Etat Belge.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Voir « Liège (Vivegnis) ».

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Id.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — Id.

5° Gares exploitées, chaque train payant une redevance à la communauté.

78. LA SAMBRE.

Administrations. — Nord Belge et Grand Central belge (substitué à Sambre-et-Meuse).

Administration gérante. — Grand Central Belge.

Date de la dernière convention. — 14 juillet 1855.

(Cette convention n'est commune, en ce qui concerne le Nord, que pour le service des marchandises.)

Répartition des dépenses de construction. — La gare primitivement construite par et aux frais de la Société du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse a été agrandie et aménagée pour le service commun, par les soins et aux frais de la Compagnie du Nord, mais la propriété reste à la Société de Sambre-et-Meuse; la Compagnie du Nord en a la jouissance comme si elle en était propriétaire.

Répartition des dépenses de modification et d'extension. — Ces dépenses sont comprises dans la redevance d'exploitation.

Répartition des dépenses d'entretien. — Id.

Répartition des dépenses d'exploitation. — Chaque train soit du Nord, soit du Grand Central Belge, entrant dans la gare, est soumis à un péage de un franc, les trains en double traction étant comptés pour deux trains; le produit de ce péage est affecté à couvrir les frais d'entretien, de surveillance et de gestion de la gare, y compris la garde des passages à niveau et la manœuvre des aiguilles et des signaux des parties communes.

Par suite d'une entente survenue entre le Nord et le Grand Central, en cas d'excédent des recettes sur les dépenses, cet excédent est partagé entre les deux Administrations d'après la proportion de 132 pour le Nord et de 305 pour le Grand Central Belge, et en cas d'excédent des dépenses sur les recettes, cet excédent est supporté dans les mêmes proportions par les deux Administrations.

Responsabilité des accidents et avaries aux voyageurs et aux marchandises. — Il n'en est pas fait mention.

Responsabilité des accidents et avaries au matériel. — Id.

Responsabilité des avaries à la voie. — Id.

Revenus indirects. — Id.

Revision de la convention. — La convention est faite pour toute la durée de la concession du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France. Elle n'est revisable que de commun accord.

79. QUIÉVRAIN.

Administrations. — Etat Belge et Compagnie du Nord Français.

Administration gérante. — Etat Belge.

Il n'y a pas de convention d'exploitation proprement dite, les trains de la Compagnie du Nord étant admis dans cette gare moyennant une redevance fixe de tant par train.

C'est en exécution d'une circulaire ministérielle du 18 juin 1883 que, en compensation de l'abandon consenti par l'Etat Belge de son droit de percevoir les péages sur la section de la frontière à Quiévrain, la Compagnie du Nord lui paie, pour le service de la gare et pour le parcours de la voie belge, la redevance de fr. 1-50 par train.

6° Gares non classées.

80. GAND (ECCLOO).

Administrations. — Société de Gand-Terneuzen et Société de Gand-Eecloo-Bruges.

Administration gérante. — Société de Gand-Eecloo-Bruges.

La convention est périmée et dénoncée; il n'y en a pas de nouvelle.

La communauté des gares de Gand (porte d'Anvers) et Wondelgem, et le passage des trains de Gand-Terneuzen sur la section comprise

entre ces deux gares, continue à se faire en vertu des règlements édictés sous l'empire de la convention, aujourd'hui périmée et dénoncée. La Compagnie d'Eecloo a cessé de présenter ses comptes mensuels, mais la Société de Gand-Terneuzen paie la même somme que celle qui avait été due pendant les époques correspondantes de l'année 1881, la dernière où les conventions ont été en vigueur. La Société d'Eecloo accepte ce paiement en protestant.

Les protestations de la Société d'Eecloo consistent à soutenir que la nouvelle convention qu'elle propose imposera à la Société Gand-Terneuzen un prix plus élevé et que ce prix devra être appliqué rétroactivement, depuis le jour de la dénonciation de la convention ancienne. La Société de Gand-Terneuzen soutient que la convention ancienne énumérait certaines prestations faites par la Société de Gand-Eecloo à celle de Gand-Terneuzen et en fixait le prix.

Le projet nouveau offert par Gand-Eecloo prévoit des services plus étendus pour lesquels il fixe un prix plus élevé; or, pendant la période des négociations, Gand-Terneuzen ne reçoit que les services énumérés dans l'ancienne convention; elle ne doit donc que le prix de ceux-là, c'est-à-dire l'ancien prix.

Une autre remarque est à faire : Gand-Eecloo est concessionnaire de la ligne de Wondelgem à la porte d'Anvers; donc, toutes les relations de Wondelgem (local) avec le reste du pays sont tarifées avec Gand-Eecloo et non avec Gand-Terneuzen qui n'a, entre Gand et Wondelgem, qu'un droit de passage pour ses trains. Aussi, Gand-Terneuzen ne doit-il pas payer une redevance représentant une moitié du capital employé, parce qu'alors son droit deviendrait égal à celui de Gand-Eecloo, ce qui n'est pas, — mais une simple redevance pour le passage.

81. GREMBERGEN.

Administrations. — Etat Belge et Société de Termonde à Saint-Nicolas.

Administration gérante. — Etat Belge.

La Société de Termonde à Saint-Nicolas et l'Etat Belge ne sont pas d'accord pour les redevances de parcours et de gares communes. Un nouveau travail, qui vient d'être soumis à Monsieur le Ministre des Travaux publics, bouleverse complètement les premières conventions.

En attendant, plus aucune convention n'est appliquée, l'Etat Belge

demandant paiement de dépenses qui ne sont pas acceptées par la Société de Termonde à Saint-Nicolas, qui a versé un à-compte de 80,000 francs sur arriérés.

Une solution prochaine est attendue.

82. TERMONDE.

Administrations. — Etat Belge et Société de Termonde à Saint-Nicolas.

Administration gérante. — Etat Belge.

Voir « Grembergen ».

83. WONDELGEM.

Administrations. — Société de Gand-Terneuzen et Société de Gand-Eecloo-Bruges.

Administration gérante. — Société de Gand-Eecloo-Bruges.

La convention est périmée et dénoncée; il n'y en a pas de nouvelle; l'ancienne convention est appliquée provisoirement.

Voir « Gand (Eecloo) ».

CHAPITRE III

RÈGLES A SUIVRE POUR LA TRANSMISSION DES MARCHANDISES ET DES BAGAGES ET LE RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS, ET POUR L'EMPLOI RÉCIPROQUE DU MATÉRIEL.

Nous donnons ci-après (annexe n° 1) les règles à suivre pour la transmission des marchandises et des bagages et le règlement des réclamations entre les Administrations des chemins de fer belges, néerlandais et luxembourgeois.

Une brochure, parue le 1^{er} octobre 1883, contient les règles à suivre pour la transmission des marchandises et des bagages pour les relations internationales des chemins de fer français avec les chemins de fer belges, hollandais et luxembourgeois.

Ces règles à suivre sont presque la reproduction textuelle des règles à suivre en France. Elles ne diffèrent de celles-ci que par quelques dispositifs de détail, tellement secondaires qu'il est tout à fait inutile de les énumérer ici.

Les seules différences importantes que nous remarquons sont dans le résumé des décisions de principe; aussi, croyons-nous utile de les indiquer.

Les §§ 9, 11 et 12 de la brochure belge ne sont pas reproduits.

Les nos 22 et 23 se rapportant à l'art. 4 des règles belges à suivre ne sont pas reproduits. Il en est de même pour le n° 26 et pour le n° 30, art. 7.

Les deux paragraphes suivants ne figurent pas dans les règles belges.

N° 36. La forclusion n'est pas interrompue par un simple accusé de réception; il est nécessaire que la Compagnie intéressée indique les motifs pour lesquels elle n'est pas en mesure de donner la solution.

N° 37. Le délai d'un mois, fixé par le § 6 de l'art. 25 des règles à

suivre, est également applicable à la Compagnie intermédiaire qui aurait à saisir la Compagnie suivante d'un litige ou à lui transmettre l'autorisation de régler une affaire litigieuse (art. 26 et 30 des règles à suivre).

Une Administration ne peut être mise en cause pour un transport auquel elle n'a pas concouru, alors même que, d'après les écritures, son parcours devait être emprunté (sauf pour les petits paquets et les colis postaux).

La restriction entre parenthèses n'existe pas dans les règles belges.

L'annexe n° 2 donne les règles à suivre pour la transmission des marchandises et pour le règlement des réclamations entre les Administrations des chemins de fer français.

L'annexe n° 3 donne la traduction des articles les plus importants de la convention intervenue entre les Administrations composant l'Union des chemins de fer allemands.

L'annexe n° 4 donne le règlement pour l'emploi réciproque du matériel entre toutes les Administrations faisant partie de l'Union internationale.

Enfin, l'annexe n° 5 donne la convention du 28 avril 1884, réglant la répartition du trafic des marchandises entre l'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge et celle du chemin de fer Grand Central. Cette convention n'a qu'un rapport très indirect avec l'exploitation des gares communes, mais nous avons néanmoins cru intéressant d'en donner le texte, à cause de son importance capitale. Elle a été le premier jalon posé pour l'entente générale entre les chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer concédés, en réglant la répartition du trafic; c'est un traité de paix qui met fin à une guerre de tarifs qui dure depuis plus de trente années.

Toutes les Administrations de chemins de fer belges ont adhéré à cette convention, y compris les Compagnies du Nord et de l'Etat Néerlandais pour les lignes de leur réseau situées en Belgique.

ANNEXE N° 1.

RÈGLES A SUIVRE

POUR LA

TRANSMISSION DES MARCHANDISES ET DES BAGAGES

ET LE

RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS

ENTRE LES

Administrations Belges, Néerlandaises et Luxembourgeoises.

§ 1^{er}. — RESPONSABILITÉ ET RÉSERVES.

Wagons non transbordés

ARTICLE PREMIER. — L'Administration de chemins de fer qui accepte un wagon sans en faire le transbordement, assume sur elle la responsabilité du contenu de ce wagon, sauf les cas prévus aux deux articles suivants :

Wagons plombés par la douane ou par les expéditeurs.

ART. 2. — *a.* Les wagons plombés, soit par la douane, soit par les expéditeurs, doivent passer au point de transit sans transbordement et rester intacts jusqu'à leur destination réelle.

b. Lorsque le plombage est fait par l'expéditeur, l'Administration expéditrice doit exiger que les plombs soient apposés de manière à rendre impossible la soustraction d'une partie du chargement sans rompre l'un de ces plombs. Dans tous les cas, elle est tenue d'indiquer sur la lettre de voiture et *sur la feuille de route* ou sur la feuille de chargement, le nombre de plombs apposés sur chacun des wagons.

c. Les lettres de voiture des expéditions faites sous plombs des

expéditeurs doivent indiquer simplement, pour chaque wagon, la nature et le poids total du chargement; le nombre des colis ne doit y être mentionné *que pour les expéditions vers la Hollande, viâ Rosendaal*.

d. Lorsque le wagon plombé par l'expéditeur est parvenu intact à destination, l'Administration chargée d'en opérer la livraison n'en doit permettre l'ouverture qu'autant que le destinataire a acquitté préalablement le montant de la lettre de voiture. En cas de refus du destinataire, il sera procédé à une reconnaissance contradictoire : 1^o de l'état des plombs; 2^o de l'état de la marchandise, et, s'il y a manquant ou avarie, l'Administration destinataire prendra vis-à-vis de l'Administration expéditrice les mesures prescrites par le paragraphe suivant.

e. Les avaries ou les manquants reconnus au déchargement des wagons plombés, soit par la douane, soit par les expéditeurs, seront à la charge de l'Administration expéditrice, pourvu toutefois que, dans les quarante-huit heures du déchargement des marchandises, ces avaries et ces manquants aient été constatés sur un livre tenu à cet effet dans les gares d'arrivée, et qu'il en ait été donné avis, dans un délai de huit jours au plus, à l'Administration expéditrice.

f. Si l'avarie paraît attribuable au vice même de la chose ou à l'insuffisance de l'emballage, l'Administration destinataire devra prendre telles mesures qu'il appartiendra, pour le compte de l'Administration expéditrice. Avis de ces mesures doit être donné à cette dernière, afin qu'elle puisse, au besoin, mettre l'expéditeur en cause.

g. L'absence de réserves, lors du retrait des plombs de la douane à une gare de sortie, ne modifie pas la responsabilité de l'Administration expéditrice, pourvu que le chargement des wagons ne soit pas touché lors de l'opération faite par la douane, et que de nouveaux plombs, apposés immédiatement par *la gare*, en remplacement de ceux de la douane, parviennent intacts à la gare d'entrée du pays voisin. Si, à ce dernier point, les plombs du chemin de fer sont, à leur tour, remplacés immédiatement et dans les conditions ci-dessus par de nouveaux plombs de la douane, le plombage douanier sera censé ne pas avoir été interrompu pour franchir la frontière.

Expéditions non transbordées dont la responsabilité peut être partagée.

ART. 3. — L'Administration cessionnaire a le droit de faire circuler sans transbordement, en laissant à la charge des Administrations qui ont concouru au transport antérieur, une part de responsabilité

fixée par l'article 10 ci-après, les wagons chargés *de marchandises pour une seule destination, quelle que soit l'espèce ou la nature des marchandises y contenues et le mode de chargement.*

Cette disposition est applicable aux expéditions réinscrites aux gares d'échange, lorsque la réinscription a lieu ensuite d'une lettre de voiture directe ou d'une mention portée sur les documents par la gare d'origine.

Expéditions transbordées.

ART. 4. — Lorsque les marchandises ont été transbordées au point de transmission, l'Administration cédante est déchargée de toute responsabilité si l'Administration cessionnaire n'a pas fait de réserves au moment du transbordement.

Pour les marchandises échangées par un chemin de ceinture, les réserves doivent, pour être valables, être faites par l'Administration cessionnaire dans les quarante-huit heures de l'arrivée de la marchandise.

Réserves.

ART. 5. — *a.* Les réserves générales sont interdites.

b. Il n'est donc pas admis de réserves pour avarie, mauvais conditionnement, coulage ou manquant, sans que l'avarie, le mauvais conditionnement, le coulage ou le manquant soient définis d'une manière précise.

c. Lorsque des marchandises qu'on est dans l'usage d'emballer, sont transmises en vrac, les agents de l'Administration prenante peuvent faire des réserves à ce sujet.

d. Service avec la France. Les réserves pour vidange sur des fûts de liquide doivent être faites en constatant le nombre de centimètres de vidange sous bois, avec la conversion en litres d'après le tableau imprimé lorsqu'il s'agit de vins en futailles simples, et en constatant la différence de poids lorsqu'il s'agit de tout autre liquide et de vins en doubles fûts ou en fûts pantalonnés.

Autres services. Les réserves pour vidange sur des fûts de liquide doivent être faites en constatant la différence de poids.

Avaries résultant d'accidents de route.

ART. 6. — Les avaries provenant, soit de la rupture d'un essieu, soit de tout autre accident survenu au matériel de l'une des Administrations, sont à la charge de l'Administration chez laquelle l'avarie a été constatée.

Lettres de voiture à délais insuffisants.

ART. 7. — L'Administration qui crée ou accepte, d'un tiers, une lettre de voiture portant des délais plus courts que ceux résultant des arrêtés ministériels et des tarifs homologués, est exclusivement responsable des conséquences de ce fait.

L'Administration qui reçoit, d'une autre Administration de chemins de fer, une lettre de voiture ne laissant plus un délai suffisant pour le transport restant à accomplir, doit donner cours au transport sans prendre de réserves, le fait du retard imputable à l'Administration cédante étant suffisamment établi par les écritures de la transmission.

Pénalités pour retard, portées sur les lettres de voiture.

ART. 8. — Pour les relations avec la France, les Administrations s'engagent à ne pas accepter de lettres de voiture stipulant une pénalité supérieure au dixième des frais de transport pour le cas de retard, ou portant plus de cinquante centimes pour débours afférent au timbre.

Divergences dans les indications des écritures qui accompagnent la marchandise. — Livraison.

ART. 9. — *a.* Les expéditions pour lesquelles les écritures présentent des divergences doivent être dirigées de la manière suivante, par la gare de réinscription :

1^o Les expéditions sans pièces émanant de la douane, conformément à la lettre de voiture ;

2^o Les expéditions avec pièces de douane, s'il y a bonne lettre de voiture, ou lettre de voiture créée par la gare d'après la déclaration remise par l'expéditeur, conformément à cette lettre ;

3^o Les expéditions avec pièces émanant de la douane, s'il n'y a pas de bonne lettre de voiture, conformément à ces pièces.

b. Dans le cas où la gare de transit ne se conformerait pas à ces dispositions, la Compagnie cédante et la Compagnie cessionnaire supporteraient chacune la moitié des indemnités payées par suite de direction erronée.

c. La livraison doit se faire conformément à la lettre de voiture ou à l'adresse; si l'Administration destinataire s'écarte de cette prescription, l'indemnité est partagée, par parties égales, entre les Administrations en faute. (Art. 17.)

§ 2. — PARTAGE DES INDEMNITÉS.

Indemnités relatives aux expéditions effectuées sans transbordement d'après les dispositions de l'art. 3.

ART. 10. — Pour les expéditions transitant sans transbordement, aux termes de l'article 3 ci-dessus, la responsabilité des avaries ou des manquants qui auront été régulièrement constatés dans les formes prescrites par l'article 2 e, jusqu'au point où les réserves ou les constatations auront été faites, incombera à toutes les Administrations ayant coopéré au transport. La répartition des indemnités sera établie proportionnellement au parcours effectué sur chaque réseau.

Indemnités pour retard.

ART. 11. — *a.* Les retenues pour retard, quand il y a lieu de les subir, sont supportées par les Administrations fautives, au prorata du nombre de jours de retard de chacune d'elles.

b. Pour établir le nombre de jours auquel a droit chaque Administration, il est convenu que les délais de transmission se répartissent comme il est dit ci-après :

1° Le délai de deux jours accordé aux Administrations pour la transmission des marchandises par un chemin de ceinture, est partagé par moitié entre l'Administration qui transmet et celle qui reçoit par ce chemin.

2° La journée accordée à l'Administration cédante est applicable aux opérations de reconnaissance et de transmission, ainsi qu'à la traction sur le chemin de ceinture.

3° La journée laissée à l'Administration cessionnaire est applicable aux opérations de transbordement et de réexpédition sur sa ligne.

c. Le jour de délai accordé pour la transmission des expéditions d'Administration à Administration aux autres points de transmission appartient à l'Administration qui exploite la gare commune pour les opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition.

d. L'Administration cédante, si elle n'exploite pas la gare commune, sera libérée, quant aux délais, à l'arrivée effective de la marchandise, en tant que cette marchandise sera accompagnée de ses écritures ou aura été précédée par elles. Si l'Administration cédante exploite la gare commune, elle sera libérée au moment de la remise aux agents de la Compagnie cessionnaire des wagons à réexpédier, accompagnés de leurs écritures.

e. Dans le décompte des délais, les journées seront toujours comptées de minuit à minuit.

f. Afin d'éviter toute incertitude dans la répartition des délais, les lettres de voiture créées par les Administrations devront toujours indiquer la date de la remise effective de la marchandise à la gare de départ.

Coups de crochet. — Écornures aux meules.

ART. 12. — Les indemnités pour les écornures aux meules à moulin et pour les coups de crochet, sont supportées, par parties égales, par toutes les Administrations ayant participé au transport.

Toutefois, en ce qui concerne les coups de crochet, dans le cas de transport par wagons directs n'ayant subi aucun transbordement, les Administrations intermédiaires seront exonérées de toute responsabilité des coups de crochet.

Mouillures intérieures.

ART. 13. — Par dérogation aux dispositions des art. 1 et 4 ci-dessus, l'acceptation des marchandises sans réserves au point de transmission n'implique pas, pour l'Administration cédante, décharge des conséquences des mouilles et avaries intérieures non présumables à la vérification extérieure de colis avant leur déballage.

Les indemnités qui pourront être payées dans ce cas, seront supportées par les Administrations ayant concouru au transport, au prorata des kilomètres parcourus, quelle que soit l'appréciation de l'expert.

Toutefois, dans le cas où la teneur du rapport de l'expert permettrait de faire remonter la responsabilité de la mouille ou de l'avarie intérieure à un premier transporteur étranger aux présentes conventions, l'Administration destinataire ne devra transiger qu'après avoir obtenu l'autorisation de l'Administration expéditrice.

Adresses inexactes ou insuffisantes. — Fausses directions. — Ecritures incorrectes.

ART. 14. — Les indemnités qui sont la conséquence, soit de retard ou d'omissions dans l'envoi des pièces de douane ou de régie, soit d'erreurs ou d'omissions commises dans la rédaction ou dans l'envoi des écritures qui accompagnent la marchandise, sont supportées par l'Administration dont les agents ont commis l'erreur qui a été la

cause première du litige, sans toutefois que l'Administration expéditrice puisse être engagée par les fautes que commettraient les Administrations suivantes.

Indemnités imputables au service des gares communes.

ART. 15. — *a.* Les indemnités relatives aux avaries et manquants survenus dans une gare commune, et qui sont le fait du personnel commun, ou dont la responsabilité ne peut pas être déterminée, sont supportées par les Administrations exploitant en commun, dans les proportions fixées pour la répartition des frais d'exploitation, pourvu que ces avaries ou manquants aient été constatés contradictoirement et soient afférents à des expéditions faites en trafic commun.

b. Aucune indemnité pour avarie, manquant ou erreur se produisant dans une gare commune, ne peut être réclamée à une Administration, relativement à des expéditions au transport desquelles elle ne devait pas concourir.

c. L'indemnité payée par suite d'erreurs commises dans les écritures tenues par les employés attachés à un service commun, dans une gare de transmission, est supportée par celle des deux Administrations pour le compte de laquelle se fait l'écriture.

Déchets de route.

ART. 16. — Les Administrations ayant concouru à un transport pour lequel il est accordé un déchet de route, doivent bénéficier, dans la proportion des *indemnités à supporter par chacune d'elles*, de l'allocation du déchet que l'on a obtenu à destination.

Cas non prévus.

ART. 17. — *a.* Les indemnités payés par suite de fautes commises par plusieurs Administrations, en dehors des cas prévus ci-dessus, sont supportées par parties égales par chacune de ces Administrations, quelle que soit la gravité de la faute imputée à l'une d'elles.

b. Conformément aux usages, lorsque le destinataire soulève des difficultés et se refuse à payer le montant d'une lettre de voiture, tout en acceptant la marchandise, l'Administration destinataire peut passer outre à la livraison en ajournant le recouvrement de la lettre de voiture, à la condition que le destinataire soit *reconnu solvable*.

c. S'il arrive ensuite que le recouvrement ne puisse avoir lieu, la

perte est imputée dans les proportions et suivant les règles ordinaires à l'Administration ou aux Administrations responsables des faits qui ont justifié un refus de paiement. Dans le cas où aucune des Administrations ayant concouru au transport ne se trouve en faute et où la perte résulte de l'absence ou de l'insolvabilité de l'expéditeur ou du destinataire, chacune des Administrations perd ses frais de transport et une part, proportionnelle à ces frais, des débours suivis sur la lettre de voiture et de frais judiciaires.

d. Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux expéditions grevées de remboursement, lesquelles ne peuvent être livrées que contre paiement des remboursements, sauf le cas où l'Administration destinataire aurait été invitée ou autorisée expressément, par l'Administration cédante, à agir autrement.

§ 3. — AUTORISATIONS RÉCIPROQUES DE TRANSIGER OU DE VENDRE

Transactions à effectuer d'office.

ART. 18. — *a.* Les Administrations se donnent réciproquement pouvoir pour transiger, *jusqu'à concurrence de trois cents francs*, au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable de l'Administration cédante, pour toutes les réclamations relatives à des manquants, retards ou avaries.

b. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux expéditions effectuées avec garantie donnée explicitement par l'expéditeur, lorsque le motif de l'indemnité se trouve compris dans la garantie. Dans ces circonstances, la transaction ne peut avoir lieu sans l'autorisation de l'Administration expéditrice, quel que soit le chiffre de l'indemnité réclamée.

c. Afin de prévenir toute incertitude dans l'appréciation des cas auxquels s'applique cette restriction, il est convenu :

1^o Que les bulletins de garantie signés par les expéditeurs seront épinglés aux lettres de voiture, et accompagneront les écritures remises, au point de la transmission, par l'Administration cédante à l'Administration cessionnaire ;

2^o Que la mention SANS GARANTIE OU SANS RESPONSABILITÉ sera reproduite sur le bordereau de remise ou sur la feuille de route, de telle sorte qu'à la seule inspection de cette pièce, on puisse juger s'il y a lieu de transiger sans autorisation ;

3^o Que lorsqu'il s'agira d'une garantie résultant des tarifs de l'Administration cédante, la mention SANS RESPONSABILITÉ sera repro-

duite à la fois sur le bordereau de remise ou feuille de route et sur la lettre de voiture.

d. Par voie de conséquence, l'omission par l'Administration cédante, soit de la remise du bulletin de garantie, soit de la mention SANS GARANTIE OU SANS RESPONSABILITÉ, sur les pièces mentionnées à l'article précédent, l'oblige à accepter la transaction faite sans son autorisation, si d'ailleurs les circonstances de l'affaire la rendent responsable.

e. Il doit aussi être fait exception aux dispositions du paragraphe *a* du présent article, lorsqu'il peut être constaté qu'une avarie ou un manquant résulte du fait de l'expéditeur, et, dans ce cas, l'Administration destinataire doit en référer à l'Administration expéditrice avant toute transaction.

f. Dans tous les cas, lorsque, pour un motif quelconque, l'autorisation de transiger aura été demandée, l'Administration destinataire ne devra pas transiger avant que cette autorisation ait été donnée, alors même que le destinataire réduirait ses prétentions au dessous du chiffre de 300 francs.

Ventes.

ART. 19. — *a.* L'Administration détentrice d'objets provenant d'une autre Administration ne doit en provoquer la vente qu'après en avoir référé à l'Administration expéditrice, qui a la faculté de demander le retour de ces objets.

b. Mais si, dans un délai de quinze jours, l'Administration destinataire n'a pas obtenu de réponse, il peut être passé outre à la vente des colis.

c. L'Administration destinataire est autorisée à vendre les objets sans avis préalable à l'Administration cédante, lorsque le retard apporté à la vente par une demande d'instructions causerait un préjudice grave aux ayants-droit.

d. L'Administration destinataire doit, autant que possible, faire constater l'urgence et le résultat de la vente faite en pareille circonstance.

e. Dans tous les cas où la vente a lieu pour le compte commun des Administrations ayant concouru au transport, le produit de cette vente est appliqué, proportionnellement et jusqu'à due concurrence, aux débours faits par les Administrations, soit au moment de la remise à l'Administration expéditrice, soit en cours de transport, soit enfin à destination pour droits acquittés. Ce prélèvement fait, et dans le cas où tout recours contre l'expéditeur ou le destinataire serait impossible, si le solde ne couvre pas les frais de transport, le déficit

sera supporté par les Administrations au prorata des taxes revenant à chacune d'elles.

f. Dans le cas où non seulement les frais de transport, mais même les droits acquittés et les débours ne seraient pas couverts, l'insuffisance devrait être supportée par les Administrations au prorata des taxes revenant à chacune d'elles.

§ 4. — CONCESSIONS RÉCIPROQUES. — ABANDON DE DROITS.

Limite des recours réciproques.

ART. 20. — Une Administration ne peut exercer de recours contre une autre Administration qu'autant que la somme à réclamer est supérieure à 5 francs et alors même que la responsabilité de celle-ci serait seule engagée.

Il suit de là que l'Administration contre laquelle un recours de plus de 5 francs est dûment exercé pour un litige concernant plusieurs Administrations, et alors même que parmi celles-ci il s'en trouve qui n'aient pas adhéré aux Règles à suivre, doit conserver à sa charge le montant de ce recours, si la part qu'elle aurait à reprendre sur les autres Administrations liées par les Règles n'excède pas 5 francs.

Cas où cette limite doit être abaissée.

ART. 21. — Par exception aux dispositions de l'article précédent, une Administration peut exercer un recours contre une autre Administration pour une somme supérieure à fr. 0-50, lorsque la réclamation est relative à une erreur de taxe, à une insuffisance sur bonne lettre de voiture ou à une détaxe demandée pour somme perçue en trop. Ces reprises ne peuvent avoir lieu d'ailleurs que dans les limites fixées par l'article suivant.

Rectification des taxes à l'arrivée.

ART. 22. — *a.* Les taxes sont établies au départ par la gare expéditrice. Elles sont vérifiées et rectifiées, s'il y a lieu, par le bureau d'arrivée de la gare de réexpédition ou par la gare destinataire avant la présentation de la lettre de voiture au destinataire.

b. Dans tous les cas, chacun des bureaux d'arrivée est responsable de la taxe appliquée sur les feuilles dont il a à prendre charge en comptabilité, soit en cours de transport, soit à destination.

c. En conséquence, les reprises pour insuffisance de taxe ne peuvent avoir lieu que dans les cas suivants :

1° Lorsque, l'expédition étant faite en port payé, la taxe allouée pour le parcours de l'Administration cessionnaire est insuffisante ;

2° Lorsque les lettres de voiture à prix fermes, établies par les expéditeurs, les commissionnaires de roulage ou les Administrations qui n'ont pas adhéré aux présentes (les taxes ne pouvant dans ce cas être modifiées) donneraient à percevoir une somme insuffisante.

e. Dans ces deux cas, les gares de transit et de destination qui, en vertu des §§ précédents, auraient à vérifier les taxes, établiront des bulletins d'insuffisance dont elles feront la reprise sur la gare expéditrice, soit directement, soit par la voie du Contrôle, suivant les accords particuliers de chaque Administration.

Concessions réciproques pour les magasinages et les chômages.

ART. 23. — Les Administrations ne se réclameront jamais entre elles des droits de magasinage.

L'Administration destinataire ne réclamera aux autres Administrations, lorsque ces frais devront rester à leur charge, que le loyer des wagons qu'elle est obligée de payer elle-même quand la nature des marchandises ne permet pas d'en opérer le déchargement.

§ 5. — TRANSMISSION ET INSTRUCTION DES RÉCLAMATIONS.

Délais de transmission des avis de souffrance ou de refus.

ART. 24. -- a. Les délais de transmission des avis de souffrance ou de refus à destination sont fixés comme suit :

b. L'avis mentionnant le refus ou la non livraison des colis livrables à domicile, doit être transmis à la gare qui a dressé la feuille de route, aussitôt que l'on s'est assuré que le destinataire est inconnu ou que les colis sont refusés.

c. L'avis de refus ou de non livraison des colis adressés en gare ou bureau restant, doit être transmis, de la même manière, au plus tard dans les quinze jours de l'arrivée des colis, s'il n'a pas été répondu à la lettre de l'avis d'arrivée envoyée par la gare destinataire ou si les marchandises ne sont pas enlevées.

d. Dans le cas où la livraison surviendrait après l'avis de refus,

l'Administration destinataire serait tenue d'en aviser l'Administration expéditrice.

e. Pour les colis en destination des au delà du chemin de fer, l'Administration destinataire transmettra les avis de refus ou de non livraison aussitôt qu'elle les aura reçus du réexpéditeur.

f. Dans le cas ou plus de deux Administrations se trouveraient avoir concouru au transport, le délai accordé à chacune des Administrations intermédiaires, pour la transmission de l'avis de refus ou de non livraison émanant de la gare destinataire, est de cinq jours ; *toutefois, il est formellement entendu que les avis de refus seront transmis par la grande vitesse et accompagnés d'une feuille en service.*

Délais de transmission de toutes les autres réclamations.

ART. 25. — *a.* Toutes les réclamations autres que celles qui se rapportent aux cas prévus dans l'article précédent, doivent être transmises, dans le plus bref délai possible, par l'Administration qui en est saisie à l'Administration cédante.

b. L'Administration qui, saisie d'une réclamation pouvant engager la responsabilité d'une ou de plusieurs des autres Administrations participant aux présentes, aurait laissé s'écouler *trois mois* sans donner avis de cette réclamation à l'Administration cédante, sera déchue de tout recours contre les autres Administrations et devra supporter seule les conséquences de la réclamation.

c. Le délai de trois mois fixé par le paragraphe précédent, courra à partir du jour de la réception de la réclamation. Il est entendu d'ailleurs que, si le transport reste impayé à destination, le refus de paiement devant être considéré comme une réclamation formelle du destinataire, le délai de trois mois doit être compté à partir de la date de ce refus.

d. Les reprises pour insuffisance de taxes opérées par l'intermédiaire du Contrôle, doivent être faites, au plus tard, dans les trois mois de la date de l'expédition ; passé ce délai, l'Administration destinataire sera forclosée. Le recouvrement des reprises pour lesquelles la forclusion aura été encourue sera tenté par l'Administration cédante, aux risques et périls de l'Administration destinataire.

e. Les services de correspondance ou de réexpédition exécutés en vertu de traités sont considérés, quant à l'objet du présent article, comme faisant partie du service de chemin de fer, et, par conséquent, la date de la réclamation, refus du paiement ou des réserves du

destinataire effectif sera, dans ce cas, comme dans celui où un destinataire est en rapport direct avec l'Administration, le point de départ du délai de forclusion.

f. Mais si le transport au delà est effectué par un entrepreneur indépendant ou par une Administration de chemins de fer étrangère aux présentes conventions, ce délai ne court qu'à partir de la réception, par l'Administration destinataire, de la réclamation transmise par le réexpéditeur.

g. Lorsque plus de deux Administrations ont coopéré au transport, chacune des Administrations intermédiaires encourra de droit la forclusion, si elle laisse s'écouler *plus d'un mois* sans transmettre à l'Administration suivante, une réclamation qui lui a été adressée par l'Administration précédente.

Délais pour les réponses aux communications concernant les réclamations.

ART. 26. — L'Administration qui, recevant une lettre relative à une réclamation en cours d'instruction, restera *trois mois* sans y répondre, assumera sur elle la responsabilité de cette réclamation.

Il demeure entendu que la prescription déterminée dans les Règles à suivre ne s'applique pas, même quand il y a eu autorisation de traiter, aux affaires qui, par suite d'appel en garantie, ont passé aux mains des avoués, ou, en Belgique, aux mains des avocats.

Règlement des indemnités entre les Administrations contractantes.

ART. 27. — Le règlement des indemnités et l'échange des titres impayés ont lieu par comptes-courants.

Transmission des lettres de voiture.

ART. 28. — Aucune lettre de voiture ne doit être transmise d'une Administration à l'autre sans que l'Administration réceptionnaire du titre en donne crédit à l'Administration qui le lui envoie.

Cette transmission devra être la plus rare possible.

Reprise des indemnités payées par une Administration pour le compte d'une autre.

ART. 29. — Lorsqu'une Administration a payé une somme pour

avarie, manquant, retard, etc., dont l'Administration cédante est responsable, en raison du plombage des wagons, de réserves acceptées ou d'un retard régulièrement constaté, cette dernière est tenue de rembourser immédiatement la somme payée, lors même qu'elle aurait un recours à exercer contre un premier cédant.

Règlements effectués par une Administration pour le compte d'une autre.

ART. 30. — L'Administration autorisée à régler une affaire litigieuse pour le compte d'une autre Administration de chemin de fer, doit, dans un délai de *trois mois*, et sous peine de perdre tout recours, transmettre à cette dernière les pièces résultant de la solution de l'affaire ou lui signaler les motifs du retard de cette transmission. Mais cette disposition ne s'applique pas au cas où une Administration servirait simplement d'intermédiaire vis-à-vis d'un entrepreneur de transport ou d'une Administration de chemin de fer étrangère aux présentes conventions.

Reprise du montant des lettres de voiture concernant des transports impayés pour des motifs qui n'engagent pas la responsabilité de l'Administration détentrice des titres.

ART. 31. — L'Administration destinataire qui ne parvient pas à régler amiablement une affaire litigieuse dont la responsabilité incombe soit à d'autres Administrations, soit en général à un transporteur antérieur, est autorisée à reprendre sur l'Administration cédante le montant de son découvert, à moins qu'elle n'ait reçu l'autorisation d'exercer des poursuites contre le destinataire.

Dans ce dernier cas, les dépenses faites pour le procès restent exclusivement à la charge de l'Administration qui a autorisé la poursuite.

Reprise des frais de transport d'échantillons.

ART. 32. — Dans le cas où l'encaissement des frais de transport d'échantillons présenterait quelque difficulté, l'Administration destinataire pourra en reprendre immédiatement le montant sur l'Administration cédante.

En aucun cas, un colis échantillon ne doit être refusé au point de transmission.

Retour des colis non réclamés ou refusés.

ART. 33. — L'Administration détentrice de colis non réclamés ou refusés ne doit en opérer le retour que sur la demande de l'Administration cédante.

Communications directes entre Administrations non reliées.

ART. 34. — Dès que, dans une affaire commune à plusieurs Administrations de chemins de fer, il est établi que les Administrations intermédiaires ne sont pas responsables, celles-ci se bornent à mettre en rapport les Administrations intéressées, qui suivent directement l'affaire.

Correspondances concernant les réclamations.

ART. 35. — La transmission des réclamations et, en général, toutes les communications que les Administrations auront à échanger entre elles relativement aux services qui font l'objet des présentes, continueront à s'établir exclusivement par l'intermédiaire des services généraux, sauf les exceptions résultant d'accords particuliers entre celles des Administrations contractantes qui jugeraient convenable de régler sur d'autres bases leurs rapports réciproques.

Toutefois, dans les cas spéciaux indiqués ci-après, des communications pourront s'établir entre les gares expéditrices et destinataires, en dehors des services généraux, mais seulement par l'intermédiaire des gares de réinscription.

Ces cas sont les suivants :

POUR LES GARES EXPÉDITRICES : 1° Rectification d'erreurs commises au départ, dans l'établissement des taxes, dans les chiffres des débours et remboursements, dans les noms et adresses des expéditeurs ou destinataires et dans l'indication de la destination ; 2° demandes d'informations sur le paiement des remboursements dont les avis d'encaissement se feraient attendre ; 3° transmission des instructions des expéditeurs aux gares ayant donné des avis de souffrance ; 4° avis de la demande d'un expéditeur de modifier la direction ou d'arrêter la livraison ; 5° *envoi de pièces omises à l'expédition.*

POUR LES GARES DESTINATAIRES : 1° Avis de souffrance ; 2° avis de cessation de souffrance ; 3° demande de renseignements sur les adresses des destinataires, sur les pesages effectués au départ, sur la question de savoir si une expédition a été remise en port dû ou en

port payé; 4^o avis de refus de paiement d'un remboursement par le destinataire; 5^o *demande d'envoi de toutes autres pièces n'accompagnant pas l'expédition.*

En dehors de ces cas spéciaux, dont le nombre pourra être augmenté d'un commun accord si l'expérience en fait reconnaître l'utilité, toutes les correspondances relatives aux questions de trafic s'établiront exclusivement entre les *services généraux*, et les communications qui pourraient être adressées directement par un service local ou une gare d'un réseau à un service local ou à une gare d'un autre réseau, seront considérées comme nulles et non avenues, à moins que des conventions particulières ne soient intervenues à cet égard entre les Administrations intéressées.

En ce qui concerne les expéditions échangées par *un* chemin de ceinture, la correspondance s'établira, dans tous les cas, par l'intermédiaire des services généraux.

§ 6. — PROCÈS.

Délais. — Règlement des frais et des condamnations.

ART. 36. — Dans toute affaire où plusieurs Administrations se seraient trouvées en cause et où une ou plusieurs d'entre elles auraient été condamnées, il sera fait masse des condamnations prononcées, et le montant total de ces condamnations sera réparti entre les Administrations intéressées, en prenant pour base les dispositions des Règles à suivre.

Les chefs du contentieux des Administrations intéressées se concerteront pour effectuer cette répartition; dans le cas où ils ne pourraient s'entendre, il en sera référé aux Administrations, qui aviseront aux mesures nécessaires pour terminer l'affaire.

Chaque Administration continuera, d'ailleurs, à prendre à sa charge les frais judiciaires que la concernent.

RÉSUMÉ DES DÉCISIONS DE PRINCIPE PRISES PAR LA CONFÉRENCE BELGE JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1873 INCLUSIVEMENT.

I. — Compétence de la Conférence.

1. — En substituant les Règles à suivre aux diverses conventions antérieures, les Administrations ont entendu adopter, en vue d'arriver à une plus prompt terminaison des litiges, un mode de procéder uni-

forme, aussi absolu dans ses prescriptions que rigoureux dans ses conséquences, et qui rend sans effet, entre ces Administrations, les jugements contraires à l'esprit des Règles à suivre.

Le caractère de réciprocité de ces règles exclut, pour les faits tombant sous leur application, toute exception qui semblerait même justifiée par des considérations d'équité.

2. — La compétence de la Conférence est restreinte à l'appréciation des questions de fait et à l'application stricte des Règles à suivre, avec l'interprétation qui leur est donnée par les Administrations dans le recueil contenant le résumé des décisions intervenues.

Dans ces limites les décisions sont obligatoires.

3. — D'après l'usage admis par les Administrations belges et les Administrations françaises, la Conférence belge est compétente pour tous les litiges internationaux reposant sur des constatations faites en Belgique, et la Conférence française pour tous ceux qui résultent de constatations faites en France.

II. — Applications particulières des Règles à suivre.

ARTICLE 2.

4. — Les plombs de douane laissés indûment sur un wagon sont sans valeur au point de vue des Règles à suivre.

5. — Un wagon complet dont les plombs de douane sont enlevés en cours de transport et auquel n'ont pas été appliquées les formalités prescrites par l'art. 2, paragraphe *g*, tombe sous l'application de l'art. 3. (Voir paragraphe 18.)

Le partage de l'indemnité se fait entre les Administrations qui ont transporté le wagon sans plombs, au prorata du parcours total effectué sur les lignes de chacune d'elles.

6. — Le paragraphe *g* de l'art. 2 des Règles à suivre ne s'applique qu'au parcours entre deux gares frontières; le remplacement des plombs de douane par des plombs de gare n'a donc de portée que dans ces conditions.

7. — Les déclarations d'une Administration de chemin de fer, affirmant que des opérations de douane se sont accomplies au passage, sans que le chargement ait subi aucune modification, doivent être admises jusqu'à preuve du contraire.

8. — L'indemnité due pour avarie ou manquant sur un wagon complet ayant subi la visite de la douane, doit être supportée dans les mêmes proportions que si la douane n'était pas intervenue.

9. — Les avis *A* et *B* doivent être dressés dans les quarante-huit

heures de l'accomplissement du déchargement, quel que soit le temps employé à cette opération.

10. — Les constatations faites par la gare d'arrivée doivent être admises comme exactes jusqu'à preuve du contraire.

11. — La gare destinataire est tenue de faire procéder le plus tôt possible à l'expertise qu'elle reconnaît être utile, notamment s'il y a lieu d'attribuer l'avarie au vice propre de la chose ou à l'absence d'emballage, circonstances dont la gare d'arrivée, en l'absence des documents impératifs, est seule juge.

12. — L'expertise judiciaire n'est pas de rigueur entre Administrations, quand les transporteurs sont seuls en cause, même pour les indemnités supérieures à 50 francs.

13. — L'avis de refus, même motivé, d'une expédition, ne peut, pas plus qu'un autre document, tenir lieu de bulletin prescrit par l'art. 2 des Règles à suivre. (Voir paragraphe 27.)

14. — Lorsqu'une expédition comporte le chargement complet d'un ou de plusieurs wagons et un excédent chargé sur un wagon avec des colis n'appartenant pas à la même expédition et ayant une autre destination, cet excédent doit être considéré comme une charge incomplète au point de vue des constatations auxquelles il peut donner lieu, et tombe sous l'application de l'art. 1^{er} des Règles à suivre.

15. — Le fait d'ajouter une bâche à celles qui recouvrent un wagon, ne constitue pas une modification au chargement.

16. — Le fait de retirer une bâche couvrant un wagon, même lorsqu'on la remplace par une autre, modifie le chargement.

17. — L'Administration cessionnaire ne peut, au point d'échange, refuser un wagon non bâché ou mal bâché, sous prétexte que la nature de la marchandise exige qu'elle soit abritée. Elle n'a pas l'obligation de bâcher le wagon avant d'en opérer la réexpédition.

La responsabilité des Administrations entre elles n'est en rien modifiée par l'absence ou le mauvais état des bâches. Les stipulations des art. 2, 3, 10 et 15, le cas échéant, restent applicables.

ARTICLES 3 ET 10.

18. — Un wagon est considéré comme complet, lorsqu'il ne renferme des colis que pour une seule destination, quel que soit le poids du chargement, et lorsqu'il continue, sans modification ni vérification, au delà du point d'échange.

19. — Un wagon ne renfermant que des expéditions destinées à un même réseau, ne peut être considéré comme wagon complet, si les colis ne sont pas tous en destination d'une seule localité.

20. — Les bâches de l'expéditeur recouvrant des wagons complets, sont considérées comme faisant partie de ces transports, au point de vue des manquants ou avaries. Lors de leur envoi en feuille de route, elles sont considérées comme marchandises.

21. — La responsabilité d'une Administration ne peut s'étendre à des parcours faits par une marchandise au delà de la destination indiquée à la lettre de voiture primitive, alors même que la marchandise aurait été réexpédiée sans rupture des plombs de douane antérieurement apposés.

ARTICLE 4.

22. — Toute vérification du contenu d'un wagon dans une gare d'échange, équivaut à un transbordement.

Il est fait exception pour les vérifications faites exclusivement par la douane.

23. — La valeur de la décharge est absolue, sauf le cas prévu au n° 37.

ARTICLE 5.

24. — La reconnaissance d'une avarie ou d'un manquant consigné sur la feuille de route par l'un des cédants, n'engage pas la responsabilité de celui-ci et ne dispense pas le cessionnaire de prendre des réserves à la transmission.

Il est fait exception pour les wagons différés sur feuille et pour toute expédition remise de la main à la main.

25. — La Compagnie cessionnaire doit, sous peine de responsabilité, prendre des réserves au point de transmission, pour le manquant de documents inscrits en feuille de route.

Dans les services internationaux, la lettre de voiture et la déclaration en douane étant toujours obligatoires, peuvent ne pas être renseignées en feuille de route, et l'absence de ces pièces doit, dans tous les cas, faire l'objet de réserves au point d'échange.

26. — Lorsqu'une lettre de voiture n'indique que le poids global d'une expédition, la constatation d'un déficit sur l'un des colis dont se compose l'expédition, sauf reconnaissance du déficit sur l'ensemble, n'a aucune valeur vis-à-vis des cédants; pareille constatation est considérée comme réserves générales.

27. — Les réserves ne doivent être ni interprétées ni étendues. Elles ne sauraient être suppléées par des preuves qu'en cas d'avaries intérieures; mais il est admis que les réserves générales prises au déchargement par procès-verbal *A* et *B*, dressé et envoyé dans le délai prescrit, peuvent être complétées par un procès-verbal d'expertise dressé dans les quarante-huit heures du déchargement.

Le procès-verbal d'expertise doit, sous peine de nullité au point de vue du recours à exercer contre les cédants, être transmis, dans le délai de huit jours, à courir de la date de son dépôt par les experts.

ARTICLE 6.

28. — L'art. 6 doit être entendu dans ce sens que c'est l'Administration sur le territoire de laquelle a eu lieu l'accident cause des avaries, qui est responsable de celles-ci.

29. — Un choc dont la violence occasionne une avarie à la marchandise, ne constitue pas, par lui-même, l'accident de matériel prévu par l'art. 6.

Il en est de même de l'ouverture spontanée d'une portière en cours de transport.

ARTICLE 7.

30. — Une Administration qui accepte une lettre de voiture contenant des stipulations modifiant la responsabilité, telle qu'elle est établie par les livrets réglementaires, est responsable des conséquences de cette modification.

ARTICLE 13.

31. — L'art. 13 s'applique exclusivement aux mouilles et avaries intérieures et ne peut être interprété comme s'étendant aux soustractions.

32. — L'art. 13 n'est pas applicable pour le cas de bris, lorsqu'à destination l'on constate que le colis sonne la casse.

ARTICLE 14.

33. — L'étiquette apposée sur un colis ne peut être considérée comme faisant partie des écritures qui accompagnent ce dernier, au point de vue de l'application de l'art. 14. Il est fait exception pour les bagages.

34. — Les gares communes ou les gares d'échange ne peuvent être rendues responsables de la non concordance des feuilles directes avec les autres documents.

Elles n'ont pas à rechercher si les taxes perçues s'appliquent à une direction autre que la direction normale.

ARTICLE 15.

35. — L'art. 15 doit être interprété comme si les mots : *gare commune* étaient suivis de ceux : *où l'échange doit avoir lieu*.

36. — Au point de vue des Règles à suivre, les deux Administrations en cause immédiate dans une transmission, ont seules à répondre des faits de la gare où s'opère la transmission objet du litige.

37. — La décharge donnée par une gare commune aux agents d'un train, pour un wagon à transborder ou à décharger dans cette gare, n'engage la responsabilité de celle-ci que sous réserve des manquants ou avaries qui pourraient être constatés au transbordement ou au déchargement.

ARTICLE 18.

38. — La transmission pure et simple d'une réclamation ne constitue pas une demande d'autorisation de transiger.

39. — Il est entendu que, même en l'absence de la mention *sans responsabilité* ou *sans garantie*, la transaction ne peut avoir lieu lorsque la garantie résulte des stipulations des tarifs communs appliqués.

ARTICLE 20.

40. — Il n'y a pas lieu d'appliquer l'art. 20 des Règles à suivre lorsque le paiement est effectué par une Administration pour le compte d'une autre, c'est-à-dire par pure obligeance.

41. — Lorsqu'il y a responsabilité commune, la réclamation faite par l'expéditeur incombe à l'Administration expéditrice, et celle faite par le destinataire, à l'Administration destinataire, encore bien que le réclamant ait agi dans un ordre inverse.

ARTICLES 25 ET 26.

42. — La forclusion peut être invoquée par l'Administration d'une ligne de transit non avisée, alors même que son intervention ne pourrait être d'aucune utilité. C'est l'Administration cédante qui doit être avisée.

43. — Une réclamation faite verbalement à un chef de station et suivie de démarches qui en attestent l'existence et lui donnent une date, est considérée comme régulièrement introduite, au point de vue des obligations réciproques des Administrations en cause.

44. — La forclusion pour transmission tardive d'une réclamation est encourue par l'Administration intermédiaire, bien qu'elle puisse alléguer la faute de son cédant. Il est entendu qu'il ne s'agit que d'un cédant relié par les Règles à suivre.

45. — L'Administration qui ne répond pas dans les délais prescrits à une communication qui lui est faite, encourt la forclusion, même si

le retard résulte d'une longue correspondance entre cette Administration et une Compagnie étrangère aux Règles à suivre.

46. — Une réclamation produite dès le début sous forme contentieuse, c'est-à-dire par une assignation, ne donne pas la faculté à l'Administration qui reçoit l'assignation, de ne pas aviser le cédant, sous le prétexte que l'affaire a été contentieuse dès le début.

L'art. 25, et non l'art. 26, est appliqué dans ce cas.

ARTICLE 29.

47. — L'art. 29 n'est pas applicable en cas de responsabilité d'une Administration qui n'a pas adhéré aux Règles à suivre.

ARTICLE 35.

48. — L'art. 35 des Règles à suivre, en imposant exclusivement aux services généraux toutes les communications que les Administrations auront à échanger entre elles, relativement aux services qui font l'objet des Règles à suivre, comprend également le service judiciaire. Les correspondances entre avocats ne peuvent donc remplacer les correspondances entre les services généraux et ne lient pas les Administrations au point de vue des Règles à suivre.

ARTICLE 36.

49. — L'appel en garantie entre Administrations reliées par les Règles à suivre, appel qu'il convient d'éviter le plus possible, est une question d'opportunité, dont l'appréciation appartient à l'Administration engagée dans le procès.

50. — Si une Administration soutient seule un procès sans avoir au préalable demandé les instructions de ses co-intéressés, elle supporte seule les frais de ce procès.

51. — Le dernier paragraphe de l'art. 36 s'applique exclusivement aux frais judiciaires dits frustrés et qui n'entrent point dans ceux taxés; ils sont supportés par les Administrations qui les ont exposés. Ces frais sont aussi désignés par la dénomination de faux frais; ils se composent généralement des honoraires des avocats et des autres menues dépenses qu'occasionne toujours un procès.

On entend, au contraire, par frais judiciaires proprement dits, les frais taxables ou légaux, c'est-à-dire compris dans les dépens.

III. — Généralités.

52. — Lorsqu'une expédition effectuée par lettre de voiture directe

entre des Administrations reliées par les Règles à suivre et d'autres qui ne le sont pas, donne lieu à une réclamation du chef de pertes, avaries, retards, etc., le règlement de la réclamation se fait de la manière suivante :

L'Administration qui est en contact avec la Compagnie non adhérente, applique à celle-ci les conditions de la convention passée avec elle; s'il y a une indemnité à payer, elle est supportée, conformément aux Règles à suivre, entre les Administrations reliées par celles-ci.

Les conventions de l'espèce à intervenir entre l'une des Administrations représentées à la Conférence et une Administration non reliée par les Règles à suivre, seront communiquées à toutes les Administrations représentées à la Conférence, au point de vue de la question de responsabilité.

53. — Les marchandises dont la valeur est manifestement inférieure aux frais qu'elles ont à supporter, ne peuvent être expédiées qu'en port perçu.

En conséquence, si ces marchandises ne peuvent être livrées à destination, l'Administration expéditrice est responsable des frais dont elles sont grevées.

L'art. 20 peut être invoqué dans l'espèce.

54. — Lorsqu'il s'agit de litiges engageant plusieurs Administrations, les enquêtes aux gares communes, ayant pour objet des avaries, des manquants, etc., doivent être contradictoires, c'est-à-dire qu'elles doivent se faire en commun par les chefs de service des Administrations en cause.

55. — Le transport dévoyé avec écritures, est considéré, au point de vue des pertes et avaries, comme un transport régulier.

Le transport dévoyé sans écritures constitue un *en trop*, et n'engage pas, par conséquent, la responsabilité de l'Administration cessionnaire.

Une Administration ne peut être mise en cause pour un transport auquel elle n'a pas concouru, alors même que, d'après les écritures, son parcours devait être emprunté.

56. — Une Administration ne contracte aucune obligation du chef des colis qui lui parviennent en trop.

57. — L'échange de colis impliquant un manquant et un en trop, doit être assimilé à ceux-ci quant à l'application des Règles à suivre.

ANNEXE N° 2.

RÈGLES A SUIVRE

POUR LA

TRANSMISSION DES MARCHANDISES

ET LE

RÈGLEMENT DES RÉCLAMATIONS

ENTRE LES

ADMINISTRATIONS FRANÇAISES.

RESPONSABILITÉS ET RÉSERVES.

ARTICLE PREMIER.

Wagons non transbordés.

La Compagnie qui accepte un wagon sans en faire le transbordement, ou sans prendre de réserves après reconnaissance sur wagon, assume sur elle la responsabilité du contenu de ce wagon, sauf les cas prévus aux trois articles suivants.

ARTICLE 2.

Wagons plombés par les expéditeurs et par la douane.

§ 1^{er}. — Les wagons plombés, soit par les expéditeurs, soit par la douane, doivent passer aux points de transit sans transbordement, et rester intacts jusqu'à leur destination réelle.

§ 2. — Lorsque le plombage est fait par l'expéditeur, la Compagnie expéditrice doit exiger que les plombs soient apposés de manière à rendre impossible la soustraction d'une partie du chargement sans

rompre l'un de ces plombs. Dans tous les cas, elle est tenue d'indiquer sur la lettre de voiture et sur la feuille de chargement le nombre de plombs apposés sur chacun des wagons.

§ 3. — Lorsqu'un wagon plombé au départ par l'expéditeur, est présenté sans plombs à un point de transit, la Compagnie cessionnaire doit, pour maintenir à la Compagnie cédante la responsabilité de l'état de la marchandise, requérir le plombage à nouveau du wagon par les soins de la Compagnie cédante. Mention de ce fait sera portée sur la feuille de chargement.

§ 4. — Les lettres de voiture des expéditions faites sous plombs des expéditeurs doivent indiquer simplement, pour chaque wagon, la nature et le poids total du chargement; le nombre des colis ne doit pas y être mentionné.

§ 5. — Lorsque le wagon plombé par l'expéditeur est parvenu intact à destination, la Compagnie chargée d'en opérer la livraison n'en doit permettre l'ouverture qu'autant que le destinataire a acquitté préalablement le montant de la lettre de voiture. En cas de refus du destinataire, il sera procédé à une reconnaissance contradictoire : 1^o de l'état des plombs; 2^o de l'état de la marchandise, et, s'il y a manquant ou avarie, la Compagnie destinataire prendra vis-à-vis de la Compagnie expéditrice, les mesures prescrites par le paragraphe suivant :

§ 6. — Les avaries ou les manquants reconnus au déchargement des wagons plombés par les expéditeurs, seront à la charge de la Compagnie expéditrice, en raison du recours que cette Compagnie peut avoir à exercer contre les expéditeurs.

§ 7. — Il en sera de même pour les wagons plombés par la douane, en ce qui concerne les déficits sur le nombre des colis et les manquants partiels qui, en raison de la nature de la marchandise, ne peuvent en aucun cas provenir de tamisage ou de coulage, et qui, pour cette raison, ne peuvent se produire sans rupture de plombs.

§ 8. — Quant aux avaries et manquants partiels (coulage, vidange, etc.) qui auront pu se produire sans rupture des plombs, à un point indéterminé du parcours, ils seront à la charge de toutes les Compagnies qui auront concouru au transport, proportionnellement à leur parcours, conformément à la règle posée par l'art. 10 ci-après, pour les marchandises transportées dans les conditions des art. 3 et 3bis.

§ 9. — Dans tous les cas, la Compagnie destinataire ne pourra exercer de recours contre ses cédants, qu'autant que dans les quarante-huit heures du déchargement des wagons plombés par la douane ou par les expéditeurs, les avaries et manquants auront été constatés au

moyen d'un *Bulletin d'irrégularité* détaché d'un registre tenu à cet effet dans les gares d'arrivée.

§ 10. — Ce registre sera composé d'une souche et de deux compartiments *A* et *B*, lesquels, après avoir été remplis avec toutes les indications voulues par leur formule, seront immédiatement adressés, savoir : le bulletin *A* à l'administration de la Compagnie à laquelle appartient la gare destinataire, et le bulletin *B* à l'administration de la Compagnie expéditrice, lorsqu'il s'agira de wagons plombés par les expéditeurs, et, lorsqu'il s'agira de wagons plombés par la douane, dans les formes prévues à l'art. 10 ci-après.

§ 11. — Si les plombs de l'expéditeur ont été apposés sur le réseau d'un chemin de fer non lié par les présentes conventions, le bulletin *B* devra être adressé à la Compagnie adhérente aux Règles à suivre qui aura reçu le wagon de ce chemin.

§ 12. — Lorsqu'une expédition en wagon plombé par la douane est en provenance ou en destination de *l'étranger*, l'absence de réserves lors du retrait des plombs de la douane à la gare de sortie, n'est pas un obstacle à l'application des règles qui font l'objet des paragraphes 7 et 8 du présent article, pourvu que le chargement des wagons ne soit pas touché lors de l'opération faite par la douane et que de nouveaux plombs apposés immédiatement par la gare, en remplacement de ceux de la douane, parviennent intacts à la gare d'entrée du pays voisin. Si, à ce dernier point, les plombs du chemin de fer sont, à leur tour, remplacés immédiatement, et dans les conditions ci-dessus, par de nouveaux plombs de la douane, le plombage douanier sera considéré comme n'ayant pas été interrompu pour franchir la frontière.

§ 13. — Les bulletins d'irrégularité seront donc valables, s'ils sont établis par la gare *terminus* de la dernière Compagnie reliée par les présentes

ARTICLE 3.

Expéditions non transbordées dont la responsabilité peut être partagée.

La Compagnie cessionnaire a le droit de faire circuler sans transbordement les wagons chargés au complet et en vrac, pour une même gare destinataire, des marchandises ci-après dénommées, savoir :

Acajou,
Agglomérés de houille,
Anthracite,
Ardoises,
Argile,
Bagages et effets militaires,

Baryte,
Bestiaux,
Betteraves,
Bois à brûler,
Bois de charpente,
Bois d'ébénisterie non façonné,

Bois de teinture en bûches,
Bois exotique en billes ou en bûche,
Bois jaunes en bûches,
Boues,
Bouteilles vides,
Briques,
Cailloux,
Carottes,
Carreaux de meule,
Carreaux en ciment,
Carreaux en pierre,
Carreaux en terre cuite,
Castine,
Cendres pour engrais,
Charbons de bois en sacs,
Charbons de terre,
Chevaux,
Chevrons,
Coins de bois,
Coke,
Cordages en vrac,
Coussinets en fonte pour rails,
Craie,
Dalles en pierre,
Dalles en granit,
Dentrées de Halle,
Douelles,
Douves,
Échalas,
Écorces,
Enchapes,
Escarbilles,
Faïence en vrac,
Fers riblons,
Fers en barres,
Ferrailles,
Foins,
Fonte brute ou vieille fonte,
Fourrages,
Fumier,
Fûts démontés,
Gravier,
Granit,
Houille,
Lattes,

Marbres en blocs,
Madriers,
Mâts,
Marne,
Merrains,
Meubles en vrac,
Meulière,
Minerais,
Moellons,
Navets,
Pavés,
Perches,
Pierres à chaux,
Pierre à macadam,
Pierre à plâtre,
Pierres de taille brutes ou légèrement
ébauchées,
Planches,
Plaques tournantes,
Poteaux télégraphiques,
Pommes à la pelle,
Pommes de terre,
Poterie en vrac,
Poutres,
Pulpes de betteraves,
Pyrites,
Rails,
Résidus de métaux,
Sable,
Savon en caisse,
Scories ou résidus d'usines métallur-
giques,
Solives,
Terre à poterie,
Terre de bruyère,
Terre réfractaire,
Terre végétale,
Tourbes,
Traverses de chemins de fer,
Tuiles,
Tuyaux de drainage,
Vieille fonte,
Verre cassé,
Voliges.

en laissant à la charge des Compagnies qui ont concouru aux transports antérieurs une part de responsabilité fixée par l'article 10 ci-après.

ARTICLE 3^{bis}.

§ 1. — Toute Compagnie cessionnaire peut, si les représentants locaux de la Compagnie cédante ne s'y opposent pas, laisser passer sans transbordement, *quelle que soit la nature de la marchandise transportée*, les wagons chargés d'au moins 4,000 kilogrammes, en une ou plusieurs expéditions, pour une même gare destinataire; et, dans ce cas, les indemnités pour avaries et manquants constatés par bulletin d'irrégularité sont partagées suivant les conditions fixées à l'article 10 ci-après.

§ 2. — Les Compagnies cédantes ou cessionnaires peuvent aussi faire passer sans transbordement, dans les mêmes conditions, les wagons contenant des pièces de grande longueur, voitures ou autres marchandises encombrantes quelconques, formant par leur volume un chargement complet, bien que d'un poids inférieur à 4,000 kilogrammes.

ARTICLE 4.

Expéditions transbordées ou non transbordées avec reconnaissance sur wagons.

§ 1. — Lorsque des marchandises ont été transbordées au point de transmission, la Compagnie cédante est déchargée de toute responsabilité, si la Compagnie cessionnaire n'a pas fait de réserves au moment du transbordement.

§ 2. — Pour les marchandises non transbordées dans une gare de transit, la Compagnie cédante ne peut se refuser à constater les avaries et manquants qu'il est possible de reconnaître sur wagon, et les réserves faites en conséquence de cette constatation par la Compagnie cessionnaire, doivent être acceptées comme valables et produire leur effet.

§ 3. Pour les marchandises échangées par les chemins de fer de ceinture ou par une gare de transit quelconque, les réserves doivent, pour être valables, être faites par la Compagnie cessionnaire qui exploite la gare de ceinture ou la gare de transit, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée de la marchandise, comptées de minuit à minuit.

§ 4. — Dans le cas où les marchandises transmises ne seraient pas accompagnées d'une feuille de chargement, les délais indiqués ci-dessus seraient augmentés de vingt-quatre heures.

§ 5. — Pour les marchandises transmises dans une gare de transit, les réserves à prendre par la Compagnie cessionnaire qui n'exploite pas la gare doivent être faites au moment où la marchandise lui est présentée.

ARTICLE 5.

Réserves.

§ 1. — Les réserves générales sont interdites. Il n'est donc pas admis de réserves pour avarie, mauvais conditionnement, coulage ou manquant, sans que l'avarie, le mauvais conditionnement, le coulage ou le manquant, soient définis d'une manière précise.

§ 2. — Lorsque des marchandises qu'on est dans l'usage d'emballer sont transmises en vrac, les agents de la Compagnie prenante peuvent faire des réserves à ce sujet.

§ 3. — Les réserves pour vidange sur des fûts de liquides doivent être faites en constatant le nombre de centimètres de vidange sous bois, avec la conversion en litres d'après le Manuel de l'Octroi de Paris, lorsqu'il s'agit de vins, vinaigres et vermouth en futailles simples, et en constatant la différence de poids, lorsqu'il s'agit de tout autre liquide et de vins en doubles fûts et en fûts pantalonnés, ou sous toile.

ARTICLE 6.

Avaries résultant d'accidents de route.

Les avaries provenant soit de la rupture d'un essieu, soit de tout autre accident survenu au matériel de l'une des Compagnies, sont à la charge de la Compagnie chez laquelle l'avarie a été constatée.

ARTICLE 7.

Lettre de voiture à délais insuffisants.

§ 1. — La Compagnie qui crée ou accepte d'un tiers une lettre de voiture portant des délais plus courts que ceux résultant des arrêtés ministériels et des tarifs homologués, est exclusivement responsable des conséquences de ce fait.

§ 2. — La Compagnie qui reçoit d'une autre Compagnie une lettre de voiture ne laissant plus un délai suffisant pour le transport restant à accomplir, doit donner cours au transport, sans prendre de réserves, le fait du retard imputable à la Compagnie cédante étant suffisamment établi par les écritures de la transmission.

ARTICLE 8.

Pénalités pour retard portées sur les lettres de voiture

Les Compagnies s'engagent à ne pas accepter les lettres de voiture

stipulant une pénalité supérieure au dixième des frais de transport pour le cas de retard, ou portant plus de 70 centimes pour débours afférent au timbre.

ARTICLE 9.

Divergences dans les indications des écritures qui accompagnent la marchandise.

§ 1. — Lorsque les diverses pièces (lettres de voiture, feuilles de chargement, bordereaux de remise ou feuilles de route, pièces de douane et de régie), qui accompagnent la marchandise, présentent des divergences relativement à la désignation de la vitesse, de la destination ou du destinataire, la Compagnie cessionnaire doit nonobstant ces divergences, donner cours au transport, sous la responsabilité de la Compagnie cédante, en s'en rapportant en première ligne aux indications portées sur la lettre de voiture, s'il y a réfection d'écritures au point de transmission, et à celles de la feuille de chargement, si l'expédition est faite en trafic direct.

§ 2. — Quant à la livraison, elle devra toujours être faite d'après les indications portées sur les lettres de voiture.

PARTAGE DES INDEMNITÉS.

ARTICLE 10.

Indemnités relatives aux expéditions effectuées sans transbordement d'après les dispositions des articles 3 et 3bis.

§ 1. — Pour les marchandises transitant sans transbordement, aux termes des art. 3 et 3bis ci-dessus, la responsabilité des avaries ou des manquants qui auront été régulièrement constatés dans les formes prescrites à l'art. 2, c'est-à-dire par *bulletin d'irrégularité*, incombera à toutes les Compagnies qui auront coopéré au transport, proportionnellement au parcours effectué sur chaque réseau, à moins que des réserves n'aient été faites sur wagon lors de la transmission.

§ 2. — Le bulletin d'irrégularité, pour être valable, devra être établi dans les quarante-huit heures de l'arrivée du wagon, lorsque le déchargement incombe aux transporteurs, et dans les quarante-huit heures du déchargement, lorsque cette opération doit être faite par le destinataire, pourvu, toutefois, que l'avis d'arrivée en gare ait été adressé dans les délais réglementaires.

§ 3. — Si le wagon est en destination d'un embranchement particulier, le bulletin devra être établi dans les quarante-huit heures de

la remise du wagon sur l'embranchement, pourvu que cette remise ait été faite dans les vingt-quatre heures de l'arrivée en gare.

§ 4. — Le bulletin d'irrégularité devra être envoyé immédiatement à qui de droit.

§ 5. — Si l'expédition a circulé sur le réseau de plus de deux Compagnies françaises, la gare destinataire, après avoir établi la souche du bulletin d'irrégularité, puis l'avis *A*, qu'elle doit envoyer à son Service central, devra établir autant d'avis *B* portant le même numéro qu'il y aura d'autres Compagnies, et en adresser un exemplaire à l'Administration centrale de chacune de ces Compagnies.

§ 6. — Si l'expédition est en provenance ou à destination d'une Compagnie étrangère adhérente aux Règles à suivre, le Service central de la Compagnie française dont les lignes aboutissent à la frontière, sera chargé de transmettre à qui de droit, dans les deux sens, une copie de l'avis *B* qu'il aura reçu de la gare destinataire.

ARTICLE 11.

Indemnités pour retards.

§ 1. — Les retenues pour retard, quand il y a lieu de les subir, sont supportées par les Compagnies fautives, au prorata du nombre de jours de retard de chacune d'elles.

§ 2. — Pour établir le nombre de jours auquel a droit chaque Compagnie, il est convenu que les délais de transmission se répartissent comme il est dit ci-après :

§ 3. — Le délai de deux jours accordé aux Compagnies pour la transmission des marchandises par les chemins de fer de ceinture est partagé par moitié entre la Compagnie qui transmet et celle qui reçoit par ces chemins.

§ 4. — Il en est de même pour le délai de deux jours accordé aux Compagnies pour la transmission des marchandises par deux gares non communes mises en communication par rails.

§ 5. — La journée accordée à la Compagnie cédante est applicable aux opérations de transmission, ainsi qu'à la traction sur les chemins de ceinture.

§ 6. — La journée laissée à la Compagnie cessionnaire est applicable aux opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition sur sa ligne.

§ 7. — Le jour de délai accordé pour la transmission des expéditions de Compagnie à Compagnie, aux autres points de transmission, appartient à la Compagnie qui exploite la gare commune, pour les opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition.

§ 8. — La Compagnie cédante, si elle n'exploite pas la gare commune, sera libérée, quant aux délais, à l'arrivée effective de la marchandise, en tant que cette marchandise sera accompagnée de ses écritures ou aura été précédée par elles. Si la Compagnie cédante exploite la gare commune, elle sera libérée au moment de la remise aux agents de la Compagnie cessionnaire des wagons à réexpédier, accompagnés de leurs écritures.

§ 9. — Dans le décompte des délais, les journées seront toujours comptées de minuit à minuit.

§ 10. — Afin d'éviter toute incertitude dans la répartition des délais, les lettres de voiture créées par les Compagnies devront toujours indiquer la date de la remise effective de la marchandise à la gare de départ.

§ 11. — La répartition des délais supplémentaires entre les Compagnies liées par des tarifs communs, devra être faite en partageant ce délai au prorata du parcours kilométrique sur chacun des réseaux intéressés, et par journées (24 heures) indivisibles, en attribuant le jour à diviser, pour obtenir des calculs exacts, au chemin qui aura droit à la plus forte fraction de ce jour.

ARTICLE 12.

Coups de crochet, écornures aux meules.

§ 1. — Les indemnités pour les écornures aux meules et pour les coups de crochet sur les marchandises ayant parcouru deux lignes de chemin de fer ou plus, sont supportées, par parties égales, par les Compagnies ayant participé au transport.

§ 2. — Dans le cas de transport par wagons plombés sur plus de deux lignes, les Compagnies intermédiaires seront exonérées de toute responsabilité pour coups de crochet.

ARTICLE 13.

Avaries intérieures.

§ 1. — Par dérogation aux dispositions des art. 1 et 4 ci-dessus, l'acceptation des marchandises sans réserves au point de transmission n'implique pas, pour la Compagnie cédante, décharge des conséquences des avaries intérieures, quelle que soit leur cause, ni des mouilles intérieures, lorsque ces mouilles ou avaries, d'après la déclaration du destinataire ou de l'expert, ne sont pas présumables à la vérification extérieure des colis avant leur déballage.

§ 2. — Les indemnités qui pourront être payées dans ce cas seront

supportées par les Compagnies ayant concouru au transport, au prorata des kilomètres parcourus, quelle que soit l'appréciation de l'expert.

§ 3. — Toutefois, dans le cas où la teneur du rapport de l'expert permettrait de faire remonter la responsabilité de l'avarie intérieure ou de la mouille à un premier transporteur étranger aux présentes conventions, la Compagnie destinataire ne devra transiger qu'après avoir obtenu l'autorisation de la Compagnie expéditrice.

ARTICLE 14.

Adresses inexactes ou insuffisantes. — Fausses directions. — Ecritures incorrectes.

Les indemnités qui sont la conséquence, soit de retards ou d'omissions dans l'envoi des pièces de douane ou de régie, soit d'erreurs ou d'omissions commises dans la rédaction ou l'envoi des écritures qui accompagnent la marchandise, sont supportées par la Compagnie dont les agents ont commis l'erreur qui a été la cause première du litige, sans toutefois que cette Compagnie puisse être engagée pour les fautes qui pourraient être commises par les Compagnies suivantes.

ARTICLE 15.

Indemnités imputables au service des gares communes.

§ 1. — Les indemnités relatives aux avaries et manquants survenus dans une gare commune, et qui sont le fait du personnel commun ou dont la responsabilité ne peut être déterminée, sont supportées par les Compagnies exploitant en commun, dans les proportions fixées pour la répartition des frais d'exploitation, pourvu que ces avaries ou manquants aient été constatés contradictoirement et soient afférents à des expéditions faites en trafic commun, quel que soit le délai dans lequel la constatation aura eu lieu.

§ 2. — Aucune indemnité pour avarie, manquant ou erreur se produisant dans une gare commune, ne peut être réclamée à une Compagnie, relativement à des expéditions au transport desquelles elle n'aurait pas concouru.

§ 3. — L'indemnité payée par suite d'erreur commise dans les écritures tenues par les employés opérant pour le compte de deux Compagnies dans une gare de transmission, est supportée par celle des deux Compagnies pour le compte de laquelle se fait l'écriture.

ARTICLE 16.

Déchets de route.

Les Compagnies ayant concouru à un transport pour lequel il est accordé un déchet de route doivent bénéficier, dans la proportion des kilomètres parcourus sur la ligne de chacune d'elles, de l'allocation du déchet que l'on a obtenu à destination.

ARTICLE 17.

Cas non prévus.

§ 1. — Les indemnités payées par suite de fautes commises par plusieurs Compagnies, en dehors des cas prévus ci-dessus, sont supportées par parties égales par chacune de ces Compagnies, quelle que soit la gravité de la faute imputable à l'une d'elles.

§ 2. — Conformément aux usages, lorsque le destinataire soulève des difficultés et se refuse à payer le montant d'une lettre de voiture, tout en acceptant la marchandise, la Compagnie destinataire peut passer outre à la livraison en ajournant le recouvrement de la lettre de voiture, à la condition que le destinataire soit une personne reconnue solvable.

§ 3. — S'il arrive ensuite que le recouvrement ne puisse avoir lieu, la perte est imputée, dans les proportions et suivant les règles ordinaires, à la Compagnie ou aux Compagnies responsables des faits qui ont motivé le refus de paiement.

§ 4. — Dans le cas où aucune des Compagnies ayant concouru au transport ne se trouve en faute, et où la perte résulte de l'absence ou de l'insolvabilité de l'expéditeur ou du destinataire, chacune des Compagnies perd ses frais de transport et une part proportionnelle à ces frais des débours suivis sur la lettre de voiture et des frais judiciaires.

§ 5. — Les dispositions qui précèdent s'appliquent même aux expéditions grevées de remboursement, avec cette restriction toutefois que la livraison ne peut être effectuée que contre paiement des remboursements.

AUTORISATIONS RÉCIPROQUES DE TRANSIGER
OU DE VENDRE.

ARTICLE 18.

Transactions à effectuer d'office.

§ 1. — Les Compagnies se donnent réciproquement pouvoir pour

transiger, jusqu'à concurrence de 300 francs, au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable de la Compagnie cédante, pour toutes les réclamations relatives à des manquants, retards ou avaries.

§ 2. — Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux expéditions effectuées avec garantie donnée explicitement par l'expéditeur, lorsque le motif de l'indemnité se trouve compris dans la garantie. Dans ces circonstances, la transaction ne peut avoir lieu sans l'autorisation de la Compagnie expéditrice, quel que soit le chiffre de l'indemnité réclamée.

§ 3. — Afin de prévenir toute incertitude dans l'appréciation des cas auxquels s'applique cette restriction, il est convenu :

1° Qu'une copie de la garantie souscrite par l'expéditeur sera épinglée au récépissé ou à la lettre de voiture, et accompagnera les écritures remises par la Compagnie cédante à la Compagnie cessionnaire au point de transmission ;

2° Que la mention « *garantie de l'expéditeur* » sera reproduite sur la lettre de voiture, de telle sorte qu'à la seule inspection de cette pièce, la Compagnie destinataire puisse apprécier si elle peut transiger sans autorisation.

§ 4. — L'omission, par la Compagnie expéditrice, de la mention « *garantie de l'expéditeur* » sur la lettre de voiture oblige cette Compagnie à accepter la transaction qui serait faite sans son autorisation, si d'ailleurs les circonstances de l'affaire la rendent responsable.

§ 5. — Lorsque l'expédition est faite aux conditions d'un tarif renfermant une clause de non responsabilité pour les déchets et avaries de route, la mention « *sans responsabilité* » devra également être portée sur la lettre de voiture ; mais cette mention ne sera pas un obstacle à la transaction d'office, si la gare destinataire juge, d'après la nature et l'importance des avaries ou des manquants, que la clause de non responsabilité ne peut être utilement invoquée.

§ 6. — Il doit aussi être fait exception aux dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article, lorsqu'il peut être constaté qu'une avarie ou un manquant résulte du fait de l'expéditeur, et, dans ce cas, la Compagnie destinataire doit en référer à la Compagnie cédante avant toute transaction.

§ 7. — Dans tous les cas, lorsque, pour un motif quelconque, l'autorisation de transiger aura été demandée à la Compagnie cédante, la Compagnie destinataire ne devra pas transiger avant que cette autorisation ait été donnée, alors même que le destinataire réduirait ses prétentions au dessous du chiffre de 300 francs.

ARTICLE 19.

Ventes.

§ 1. — La Compagnie détentrice d'objets provenant d'une autre Compagnie ne doit en provoquer la vente qu'après en avoir référé à la Compagnie expéditrice, qui a la faculté de demander le retour de ces objets.

§ 2. — Mais si, dans un délai de quinze jours, la Compagnie destinataire n'a pas obtenu de réponse, il peut être passé outre à la vente des colis.

§ 3. — La Compagnie destinataire est autorisée à vendre les objets, sans avis préalable, à la Compagnie cédante, lorsque le retard apporté à la vente par une demande d'instructions causerait un préjudice grave aux ayants-droit.

§ 4. — La Compagnie destinataire doit, autant que possible, faire constater par le commissaire de surveillance administrative l'urgence et le résultat de la vente faite en pareille circonstance.

§ 5. — Dans tous les cas où la vente a lieu pour le compte commun des Compagnies ayant concouru au transport, le produit de cette vente est appliqué, proportionnellement et jusqu'à due concurrence, aux débours faits par les Compagnies, soit au moment de la remise à la Compagnie expéditrice, soit à l'entrée en France, soit enfin à destination pour droits acquittés. Ce prélèvement fait, et dans le cas où tout recours contre l'expéditeur ou le destinataire serait impossible, si le solde ne couvre pas les frais de transport, le déficit sera partagé entre les Compagnies au prorata des taxes revenant à chacune d'elles.

CONCESSIONS RÉCIPROQUES. — ABANDON DE DROITS.

ARTICLE 20.

Limites des recours réciproques.

§ 1. — Une Compagnie ne peut exercer de recours contre une autre Compagnie qu'autant que la somme à réclamer est supérieure à 5 francs.

§ 2. — Il suit de là que la Compagnie contre laquelle un recours de plus de 5 francs est dûment exercé pour un litige concernant plusieurs Compagnies, doit conserver à sa charge le montant de ce recours, si la part qu'elle aurait à reprendre sur les autres Compagnies n'excède pas 5 francs.

ARTICLE 21.

Cas où cette limite doit être abaissée.

Par exception aux dispositions de l'article précédent, une Compagnie peut exercer un recours contre une autre Compagnie pour une somme supérieure à fr. 0-50, lorsque la réclamation est relative à une erreur de taxe, à une insuffisance sur bonne lettre de voiture ou à une détaxe demandée pour somme perçue en trop. Ces reprises ne peuvent avoir lieu d'ailleurs que dans les limites fixées par l'article suivant.

ARTICLE 22.

Rectification des taxes à l'arrivée.

§ 1. — Les taxes sont établies au départ par la gare expéditrice.

§ 2. — Elles sont vérifiées et rectifiées, s'il y a lieu, par la gare de réexpédition ou par la gare destinataire, avant la présentation de la lettre de voiture au destinataire.

§ 3. — La gare de réexpédition est responsable de la taxe pour le parcours compris entre elle et la gare d'expédition. La gare destinataire est responsable pour le parcours compris entre elle et la gare de réexpédition.

§ 4. — En cas de trafic direct, la gare destinataire est responsable de la taxe pour tout le parcours entre elle et la gare d'expédition.

§ 5. — En conséquence, les reprises ne peuvent avoir lieu que dans les cas suivants :

1° Lorsque l'expédition étant faite en port payé, la taxe allouée pour le parcours restant à effectuer est insuffisante ;

2° Lorsque les lettres de voiture à prix fermes établies par les expéditeurs, les commissionnaires de roulage ou les Compagnies qui n'ont pas adhéré aux présentes Règles (les taxes ne pouvant, dans ce cas, être modifiées), donneraient à percevoir une somme insuffisante.

§ 6. — Dans ces deux cas, les gares de transit et de destination qui, en vertu des paragraphes précédents, auraient à vérifier les taxes, établiront des bulletins d'insuffisance, dont elles feront la reprise sur la gare expéditrice, soit directement, soit par la voie du contrôle, suivant les accords particuliers de chaque Compagnie.

ARTICLE 23.

Concessions réciproques pour les magasinages.

§ 1. — Les Compagnies ne se réclameront jamais entre elles des droits de magasinage.

§ 2. — La Compagnie destinataire ne réclamera aux autres Compagnies, lorsque ces frais devront rester à leur charge, que le loyer des wagons qu'elle est obligée de payer elle-même quand la nature des marchandises ne permet pas d'en opérer le déchargement.

TRANSMISSION ET INSTRUCTION DES RÉCLAMATIONS.

ARTICLE 24.

Délais d'envoi et de transmission des avis de souffrance ou de refus.

§ 1. — Les délais d'envoi et de transmission des avis de souffrance ou de refus à destination sont fixés comme suit :

Pour les colis livrables *à domicile*, l'avis de refus ou de non-livraison doit être envoyé aussitôt que l'on s'est assuré que les colis sont refusés, ou que le destinataire est inconnu.

Pour les colis livrables *en gare*, l'avis de souffrance doit être envoyé à la Compagnie cédante, au plus tard dans les dix jours de l'arrivée des colis, s'il n'a pas été répondu à la lettre d'avis d'arrivage envoyée par la gare destinataire, ou si les marchandises ne sont pas enlevées.

§ 2. — Dans le cas où la livraison surviendrait après le premier avis de refus, la Compagnie destinataire serait tenue d'aviser la Compagnie expéditrice.

§ 3. — Pour les colis en destination des au delà du chemin de fer, la Compagnie destinataire transmettra les avis de refus ou de non-livraison aussitôt qu'elle les aura reçus du réexpéditeur.

§ 4. — Dans le cas où plus de deux Compagnies auraient concouru au transport, un délai de quarante-huit heures est accordé à la Compagnie intermédiaire pour transmettre à son cédant les avis de refus ou de non-livraison.

ARTICLE 25.

Délais de transmission de toutes les autres réclamations.

§ 1. — Toutes les réclamations autres que celles qui se rapportent aux cas prévus dans l'article précédent, doivent être transmises dans le plus bref délai possible par la Compagnie qui en est saisie à la Compagnie cédante.

§ 2. — La Compagnie qui, saisie d'une réclamation pouvant engager la responsabilité d'une ou plusieurs des autres Compagnies participant aux présentes, aura laissé s'écouler deux mois sans donner avis de cette réclamation à la Compagnie cédante, sera déchue de tout recours

contre les autres Compagnies et devra supporter seule les conséquences de la réclamation (1).

§ 3. — Le délai de deux mois fixé par le paragraphe précédent courra à partir du jour de la réception de la réclamation. Il est entendu d'ailleurs que, si le transport reste impayé à destination, le refus de paiement devant être considéré comme une réclamation formelle du destinataire, le délai de deux mois doit être compté à partir de la date de ce refus.

§ 4. — Les services de correspondance ou de réexpédition exécutés en vertu de traités seront considérés, quant à l'objet du présent article, comme faisant partie du service de chemin de fer et, par conséquent, la date de la réclamation, du refus de paiement du destinataire effectif sera, dans ce cas, comme dans celui où un destinataire sera en rapport direct avec la Compagnie, le point de départ du délai de forclusion.

§ 5. — Mais si le transport au delà est effectué par un entrepreneur indépendant ou par une Compagnie de chemin de fer étrangère aux présentes conventions, ce délai ne court qu'à partir de la réception par la Compagnie destinataire de la réclamation transmise par le réexpéditeur.

§ 6. — Lorsque plus de deux Compagnies ont coopéré au transport, chacune des Compagnies intermédiaires encourra de droit la forclusion, si elle laisse s'écouler plus d'un mois sans transmettre à la Compagnie suivante une réclamation qui lui a été adressée par la Compagnie précédente.

§ 7. — Toute Compagnie qui perçoit une somme appartenant à une autre Compagnie doit la lui rendre spontanément.

§ 8. — Les Compagnies ont tout délai pour réclamer la restitution des sommes ainsi perçues à la Compagnie qui les détient, sous réserves que la réclamation pourrait être repoussée si elle se produisait après la destruction des pièces nécessaires à l'examen (2).

(1) Par exception, les reprises pour insuffisance de taxe devront être faites au plus tard dans les trois mois de la date de l'expédition, et, passé ce délai, la forclusion sera encourue.

Le recouvrement des reprises pour lesquelles la forclusion aura été encourue sera tenté par la Compagnie cédante aux risques et périls de la Compagnie forclosée.

(2) Cette décision prise par le Comité de Ceinture, dans sa séance du 28 juillet 1868, doit être appliquée d'une manière générale à tous les services des Compagnies.

ARTICLE 26.

**Délais pour les réponses aux communications
concernant les réclamations.**

§ 1. — La Compagnie qui, recevant une lettre relative à une réclamation en cours d'instruction, restera deux mois sans y répondre, assumera sur elle la responsabilité de cette réclamation.

§ 2. — La prescription déterminée dans le présent article ne s'applique pas, même quand il y a eu autorisation de traiter, aux affaires devenues contentieuses.

§ 3. — La prescription redevient applicable à partir du règlement complet et définitif fait avec les officiers ministériels ou les tiers intéressés.

ARTICLE 27.

**Règlement des indemnités entre les Compagnies
contractantes.**

Le règlement des indemnités a lieu par comptes courants.

ARTICLE 28.

Transmission des lettres de voiture.

Aucune lettre de voiture impayée ne doit être transmise d'une Compagnie à l'autre sans que la Compagnie réceptionnaire du titre en soit débitée par comptes courants.

ARTICLE 29.

**Reprise des indemnités payées par une Compagnie
pour le compte d'une autre.**

Lorsqu'une Compagnie a payé une somme pour avarie, manquant, retard, etc., dont la Compagnie cédante est responsable, cette dernière est tenue d'accepter le débit de la somme payée, lors même qu'elle aurait un recours à exercer contre un premier cédant.

ARTICLE 30.

**Règlements effectués par une Compagnie pour
le compte d'une autre.**

La Compagnie autorisée à régler une affaire litigieuse pour le compte d'une autre Compagnie doit, dans un délai de deux mois, et

sous peine de perdre tout recours, transmettre à cette dernière les pièces résultant de la solution de l'affaire ou lui signaler les motifs du retard de cette transmission. Mais cette disposition ne s'applique pas au cas où une Compagnie servirait simplement d'intermédiaire vis-à-vis d'un entrepreneur de transports, ou d'une Compagnie de chemin de fer étrangère aux présentes conventions.

ARTICLE 31.

Reprise du montant des lettres de voiture concernant des transports impayés pour des motifs qui n'engagent pas la responsabilité de la Compagnie détentrice des titres.

§ 1. — La Compagnie destinataire qui ne parvient pas à régler amiablement un affaire litigieuse dont la responsabilité incombe, soit à d'autres Compagnies, soit, en général, à un transporteur antérieur, est autorisée à reprendre sur la Compagnie cédante le montant de son découvert, à moins qu'elle n'ait reçu l'autorisation d'exercer des poursuites contre le destinataire.

§ 2. — Dans ce dernier cas, les dépenses faites par la Compagnie destinataire pour le procès restent exclusivement à la charge de la Compagnie qui a autorisé la poursuite.

ARTICLE 32.

Reprises des frais de transport d'échantillons.

§ 1. — Dans le cas où l'encaissement des frais de transport d'échantillons présenterait quelque difficulté, la Compagnie destinataire pourra en reprendre immédiatement le montant sur la Compagnie cédante.

§ 2. — En aucun cas, un colis échantillon ne doit être refusé au point de transmission.

ARTICLE 33.

Retour des colis non réclamés ou refusés.

La Compagnie détentrice de colis non réclamés ou refusés ne doit en opérer le retour que sur la demande de la Compagnie cédante.

ARTICLE 34.

Communications directes entre Compagnies.

Dès que, dans une affaire commune à plusieurs Compagnies, il est

établi que les Compagnies intermédiaires ne sont pas responsables, celles-ci se bornent à mettre en rapport les Compagnies intéressées qui suivent directement l'affaire.

ARTICLE 35.

Correspondances concernant les réclamations.

§ 1. — La transmission des réclamations et, en général, toutes les communications que les Compagnies auront à échanger entre elles relativement aux services qui font l'objet des présentes, continueront à s'établir exclusivement par l'intermédiaire des services généraux, sauf les exceptions résultant d'accords particuliers entre celles des Compagnies contractantes qui jugeraient convenable de régler sur d'autres bases leurs rapports réciproques.

§ 2. — Toutefois, dans les cas spéciaux déterminés ci-après, des communications pourront s'établir entre les gares expéditrices et destinataires en dehors des services généraux.

§ 3. — Ces communications s'établiront directement lorsqu'il s'agira d'expéditions n'ayant emprunté que deux réseaux, que les expéditions aient été faites en trafic direct ou en trafic scindé.

§ 4. — Il en sera de même pour les expéditions qui, bien qu'ayant emprunté les réseaux de plus de deux Compagnies, auront été faites en trafic direct.

§ 5. — Dans le cas où plus de deux Compagnies auront concouru au transport et où il y aura eu réfection d'écritures en cours de route, la correspondance s'établira par l'intermédiaire des gares qui auront créé ces nouvelles écritures.

§ 6. — Ces cas sont les suivants :

POUR LES GARES EXPÉDITRICES : 1° Rectifications d'erreurs commises au départ dans l'établissement des taxes, dans les chiffres des débours et remboursements, dans les noms et adresses des expéditeurs ou destinataires, dans l'indication de la destination et dans l'envoi des pièces de Douane ou de Régie; 2° demandes d'informations sur le paiement des remboursements dont les avis d'encaissement se feraient attendre; 3° transmission des instructions des expéditeurs aux gares ayant donné des avis de souffrance; 4° avis de la demande d'un expéditeur de modifier la direction ou d'arrêter la livraison; 5° rectifications d'erreurs commises dans le chargement des wagons, erreurs ayant occasionné une fausse direction.

POUR LES GARES DESTINATAIRES : 1° Avis de souffrance dans tous les cas, sans exception; 2° avis de cessation de souffrance; 3° de refus de paiement d'un remboursement par le destinataire; 4° récla-

mation des écritures non parvenues concernant des marchandises reçues, ou des colis dont les écritures sont seules parvenues; 5° demandes de pièces indiquées sur les écritures et non parvenues; 6° renvoi d'office de pièces de Douane, de Régie, ou autres, reçues par erreur, ou venues aux lieu et place des pièces de même nature devant accompagner la marchandise; 7° demandes de renseignements sur le nom et l'adresse du destinataire, en cas de divergence dans les écritures; sur les pesages effectués au départ; sur la question de savoir si une expédition a été remise en port dû ou en port payé; 8° demandes de renseignements en cas de divergence entre les marques, numéros, poids, nombre et nature des colis, pouvant laisser supposer un échange; en cas de divergence entre la taxe indiquée sur la lettre de transport et celle indiquée par la feuille d'expédition.

§ 7. — En dehors de ces cas spéciaux, dont le nombre pourra être augmenté d'un commun accord, si l'expérience en fait connaître l'utilité, toutes les correspondances relatives aux questions de trafic s'établiront exclusivement entre les services généraux, et les communications qui pourraient être adressées directement par un service local, ou une gare d'un réseau à un service ou à une gare d'un autre réseau, seront considérées comme nulles et non avenues, à moins que des conventions particulières ne soient intervenues à cet égard entre les Compagnies intéressées.

PROCÈS.

ARTICLE 36.

Défense.

§ 1. — Dans toute affaire où plusieurs Compagnies se seraient trouvées en cause et où une ou plusieurs d'entre elles auraient été condamnées, il serait fait masse des condamnations prononcées, et le montant total de ces condamnations serait réparti entre les Compagnies intéressées, en prenant pour base les dispositions des règles à suivre.

§ 2. — Les chefs du contentieux des Compagnies intéressées se concerteront pour effectuer cette répartition. Dans le cas où ils ne pourraient s'entendre, il en sera référé aux Compagnies, qui aviseront aux mesures nécessaires pour terminer l'affaire.

§ 3. — Chaque Compagnie continuera, d'ailleurs, à prendre à sa charge les frais judiciaires qui la concernent.

EXTRAITS

D U

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DU VEREIN

DES

CHEMINS DE FER ALLEMANDS.

§ 29. Responsabilité du chemin de fer du chef des bagages. — Dès que le bulletin est délivré aux voyageurs, le chemin de fer devient responsable des bagages qu'il doit remettre fidèlement et bien conditionnés à destination; la responsabilité des transporteurs du chef des bagages est régie particulièrement par les règles suivantes :

a) En cas de perte ou d'avarie, et à moins que le voyageur n'ait assuré ses bagages à raison d'une valeur plus élevée, le préjudice réel causé est réparé sans que celui-ci puisse jamais être supérieur à 12 marcs par kilogramme, déduction faite du poids des objets restés intacts dans les colis qui sont seulement avariés ;

b) Si le voyageur a déclaré ses bagages à une valeur plus considérable, il est perçu, en sus des frais de transport, une taxe supplémentaire s'élevant au minimum à 0-20 marc par parties entières ou commencées de 150 kilomètres de distance que les colis ont à parcourir entre la station de départ et celle d'arrivée, sans que cette taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à 2 p. ‰ de la valeur totale déclarée.

La déclaration de valeur ne sort légalement ses effets que lorsqu'elle a été inscrite au bulletin de bagages par la station de départ ;

c) La responsabilité de l'Administration du chemin de fer cesse, à l'égard des bagages qui n'ont pas été réclamés au bureau destinataire endéans les huit jours de l'arrivée du train.

Le voyageur qui ne peut être mis en possession de ses bagages, a le droit de pouvoir exiger que la date et l'heure auxquelles il s'est présenté pour en prendre livraison soient consignées à son bulletin par le bureau des bagages.

Le chemin de fer n'est pas responsable de la perte ou de l'avarie des colis-bagages qui n'ont pas été enregistrés, ni de ceux conservés par les voyageurs dans les voitures, à moins qu'il ne soit prouvé que le chemin de fer ou son personnel est en défaut.

La convention additionnelle au règlement d'exploitation donne, comme applications du présent paragraphe, les applications que nous reproduisons immédiatement à la suite du § 64.

§ 31. Responsabilité du chemin de fer en cas de retard dans la livraison. — La responsabilité du chemin de fer, du chef de la transgression des délais de livraison, est déterminée par les prescriptions suivantes :

1^o En cas de retard dans la livraison, l'indemnité à réclamer du chef du dommage qui a été éprouvé et que l'intéressé devra justifier, ne peut être supérieure à 0-20 marc par kilogramme de bagages manquants et par jour de retard commencé, jusqu'au jour où les bagages sont réputés perdus. Si le voyageur veut s'assurer, en cas de retard, une indemnité équivalant à l'intérêt qu'il attache à une livraison en temps utile, il doit en faire la déclaration au bureau des bagages au moins une demi-heure avant le départ du train par lequel l'expédition doit et peut s'effectuer en vertu des prescriptions du service de l'exploitation. Cette déclaration ne sort légalement ses effets que lorsqu'elle a été inscrite au bulletin des bagages par le bureau d'expédition. La taxe à percevoir de ce chef ne peut être supérieure à 2 p. ‰ de la valeur déclarée, par parties entières ou commencées de 150 kilomètres de distance que le transport doit parcourir entre la station de départ et celle d'arrivée; elle est arrondie par 0-10 marc et le minimum à percevoir par expédition est de 1 marc. Moyennant perception de cette taxe, il est payé au voyageur, en cas de retard, une indemnité proportionnée au dommage causé et qui devra être justifié, sans que toutefois cette indemnité puisse, en aucun cas, être supérieure à la somme déclarée;

2^o Le chemin de fer est dégagé de toute responsabilité du chef du dommage qui aura été occasionné par le retard, s'il prouve que les soins d'un transporteur consciencieux n'auraient pu prévenir le retard.

§ 38. Responsabilité des chemins de fer du chef du transport des voitures. — La responsabilité des chemins de fer du chef du transport des voitures, équipages et véhicules, est

déterminée par les dispositions et conventions qui régissent le transport des marchandises, pour autant qu'elles puissent s'appliquer à la matière. Toutefois, le chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent du risque que la présence d'un conducteur aurait pu détourner, si cette présence est imposée par les règlements de l'Administration ou si l'expéditeur s'est engagé à y pourvoir.

Au surplus, il est entendu que, dans le cas où une demande en dommages et intérêts du chef de perte ou d'avarie vient à se produire, la valeur qui doit servir de base au calcul de l'indemnité, d'après les prescriptions légales en vigueur, ne peut jamais excéder celle qui a été déclarée par l'expéditeur.

La déclaration de valeur n'est admise que pour la voiture ou l'équipage et non pas pour les objets qu'ils pourraient renfermer.

En ce qui concerne ces derniers, le chemin de fer n'est pas responsable du dommage résultant d'un risque qui eût été détourné par la présence du conducteur de la voiture et, en ce qui concerne les avaries d'une autre nature, il n'en répond que lorsqu'il est prouvé qu'elles sont imputables à l'Administration du chemin de fer ou à son personnel.

Dans le cas d'une déclaration de valeur, les frais de transport sont augmentés d'une certaine taxe. Cette taxe ne peut être supérieure à 1 par ‰ de la valeur déclarée pour chaque voiture et par parties entières ou commencées de 150 kilomètres de distance à parcourir ; elle est arrondie par 0-10 marc et son minimum est de 0-10 marc par équipage. Dans le cas où aucune valeur n'a été déclarée, il est entendu que l'indemnité qui, en vertu des stipulations légales en vigueur, est accordée du chef de perte ou d'avarie ne peut, en aucune circonstance, excéder la somme de 900 marcs par voiture, y compris les objets qu'elle contient.

La déclaration d'une valeur supérieure à celle de 900 marcs, pour un équipage accompagné d'un conducteur, ne sort légalement ses effets que lorsqu'elle a été inscrite dans le bulletin de transport par la station de départ ; la déclaration d'une valeur plus élevée, pour un équipage qui n'est pas accompagné d'un conducteur, se fait conformément aux prescriptions relatives au transport des marchandises.

§ 44. Responsabilité du chemin de fer, du chef des animaux. — La responsabilité du chemin de fer, du chef des pertes ou accidents survenus aux chiens, chevaux et autres animaux vivants qu'il a acceptés au transport, est régie par les dispositions contractuelles concernant le transport des marchandises, pour autant que ces prescriptions puissent s'appliquer au transport des animaux.

Toutefois, le chemin de fer n'est pas responsable des accidents résul-

tant des risques particulièrement inhérents aux transports de l'espèce; en conséquence, il n'accorde notamment aucune indemnité du chef de pertes ou accidents qui résultent de fuites, chutes, chocs, suffocations ou causes analogues survenues lors du chargement, du déchargement, en cours de transport ou pendant le séjour dans les stations. Le chemin de fer ne répond pas davantage des accidents résultant des risques et périls qui eussent été écartés par la présence, obligatoire, du conducteur. Dans cette catégorie doivent être rangés tous les risques qui ne résultent pas d'une avarie survenue au matériel employé par le chemin de fer, et notamment ceux qui auraient pu être empêchés par une surveillance convenable, par des soins ou en nourrissant les bêtes pendant le transport.

En cas d'indemnité à payer, tant du chef de perte que d'accident, la valeur déclarée par l'expéditeur sert de base au règlement; mais en l'absence de cette déclaration, les sommes ci-après indiquées représentent le maximum des dommages, savoir : (Suit la liste des dites sommes).

En cas de déclaration de valeur, il est perçu, en sus des frais de transport, une taxe supplémentaire qui ne peut être supérieure à 1 par 0/00 de la valeur déclarée, par parties entières ou commencées de 150 kilomètres de distance à parcourir. Cette taxe est arrondie par 0-10 marc et son minimum est fixé à 0-10 marc.

La déclaration d'une valeur plus considérable ne sort légalement ses effets (notamment si l'expédition a lieu en vertu d'une lettre de voiture) que lorsque cette déclaration a été portée par l'expéditeur en toutes lettres au dos de ce document, à l'endroit à ce destiné, ou si elle a été renseignée par le bureau de départ au bulletin de transport.

§ 62. De la responsabilité en général. — Si une Administration accepte des marchandises au transport, avec une lettre de voiture d'après laquelle l'expédition doit s'effectuer par plusieurs lignes reliées les unes aux autres, la première et la dernière de celles qui ont accepté la marchandise avec cette lettre de voiture sont seules responsables, en qualité de transporteurs, pour tout le parcours effectué, et non toutes celles qui ont coopéré au transport en vertu de ce même document. La responsabilité, comme transporteur, d'un des chemins de fer intermédiaires ne peut être invoquée que lorsqu'on peut prouver que les dommages dont on réclame le remboursement ont été causés sur ces lignes.

Cette disposition n'atteint pas le droit qu'ont les Administrations de s'appeler mutuellement en garantie.

§ 63. Responsabilité des chemins de fer quant à leurs agents. — Les chemins de fer sont responsables des actes

de leurs agents et des autres personnes qu'ils emploient pour effectuer les transports dont ils se sont chargés.

La convention additionnelle au règlement d'exploitation donne comme application de ce paragraphe ce qui suit :

Les Administrations du Verein admettent également, pour leurs relations réciproques, le principe consacré par le paragraphe ci-dessus, et ce, de la façon dont ce principe, selon les lois du pays, reçoit son application dans chaque cas particulier.

§ 64. Étendue et durée de la responsabilité. — Sans préjudice des dispositions spéciales, les chemins de fer sont responsables des dommages causés par le fait de manquant ou d'avaries, depuis le moment où le contrat de transport a été conclu jusqu'à celui où les marchandises ont été remises aux destinataires, à moins qu'ils ne prouvent que ces pertes ou ces avaries sont dues à des cas de force majeure ou au vice propre de la chose, tels que détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire et autres de l'espèce, ou qu'elles proviennent de défauts dans l'emballage qui ne sont pas visibles extérieurement.

Cette disposition n'affecte en rien la responsabilité du chemin de fer, pour autant qu'elle soit légalement fondée, du chef des pertes ou d'avaries survenues à la marchandise pendant le temps qui s'écoule depuis la présentation au transport jusqu'au moment de l'application du timbre d'expédition.

La remise des marchandises, après leur arrivée à destination, aux entrepôts, aux dépôts ou aux magasins de la douane, etc., ainsi que la remise opérée, conformément au présent règlement, à un entrepôt public ou à un commissionnaire-expéditeur, équivalent à la livraison au destinataire.

Les marchandises ne sont censées perdues que quatre semaines après l'expiration du délai de livraison. La remise des marchandises aux destinataires désignés aux lettres de voiture ou à leurs agents et aux personnes auxquelles elle peut légalement être faite, et l'acquittement de la voiture, éteignent toute action contre le chemin de fer.

Toutefois, s'il s'agit de pertes ou d'avaries dont l'existence ne pouvait être reconnue extérieurement au moment de la livraison, le chemin de fer peut être mis en cause, même après la prise de livraison et l'acquittement de la voiture, à condition que l'invitation de procéder à la constatation de la perte ou de l'avarie soit faite immédiatement après la découverte de l'irrégularité; que la demande d'indemnité soit adressée par écrit et endéans les quatre semaines à l'Administration en cause, et qu'il soit prouvé que la perte ou l'avarie s'est produite entre l'acceptation au transport et la prise de livraison des marchandises.

Pour toutes les réclamations relatives à la perte totale de la marchandise, il y a prescription après une année, prenant cours à partir du jour auquel les marchandises auraient dû être livrées, et dans le cas où elles ont été livrées, sans que le chemin de fer ait perçu les frais de transport, il y a également prescription après un an pour toutes les réclamations relatives à des manquants ou à des avaries; cette année prend cours, dans ce cas, à partir du jour auquel les marchandises ont été livrées.

Toutes les fois que des pertes ou avaries se sont produites, les chemins de fer doivent faire les recherches les plus minutieuses et en communiquer officiellement et exactement les résultats aux intéressés qui en font la demande.

En acceptant l'indemnité, l'intéressé peut exiger que dans le cas où la marchandise perdue viendrait à être ultérieurement retrouvée, il en soit prévenu. L'Administration lui délivre une déclaration constatant cette réserve.

Endéans les huit jours de la réception de l'avis à ce relatif, l'intéressé peut demander que sa marchandise lui soit livrée à la station de destination indiquée à la lettre de voiture; le transport doit se faire gratuitement depuis l'endroit où la marchandise a été retrouvée jusqu'à celui de la destination primitive, et la livraison est opérée à l'intéressé, contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, après déduction de la somme à laquelle il a droit pour le retard dans la livraison.

En cas de manquant ou d'avarie, le chemin de fer doit constater le poids et l'état de la marchandise, en présence de témoins impartiaux et, si possible, de l'intéressé; suivant les circonstances, il fait établir l'importance du dommage avec le concours d'experts.

Si l'intéressé est désireux de s'entendre à l'amiable avec le chemin de fer au sujet de l'indemnité à lui payer par ce dernier, il doit reconnaître l'état de la marchandise avant d'en prendre livraison et faire connaître la somme qu'il réclame.

S'il ne veut pas accepter les conclusions des experts dont le concours a été demandé par le chemin de fer, il lui est loisible de faire évaluer le dommage par des experts nommés par le tribunal de commerce, ou à défaut de celui-ci, par le juge de la localité, ou bien, enfin, par des experts attachés d'une manière permanente aux tribunaux.

Toute réclamation doit être faite endéans le délai de prescription fixé par la loi, être accompagnée des documents établissant la valeur de la marchandise et, si la prise de livraison a eu lieu, de la lettre de voiture; le chemin de fer répond à la réclamation et la termine dans le plus bref délai possible.

La convention additionnelle au règlement d'exploitation donne, comme applications du présent paragraphe, ce qui suit :

1^o S'il s'agit de marchandises ou de colis bagages taxés ou non taxés (y compris les marchandises expédiées en service) qui ne sont pas expédiés directement au moyen d'une feuille de route ou d'une feuille de bagages créée par la station de départ pour celle de destination, de sorte qu'en cours de transport ils passent des lignes d'un trafic local ou d'association sur les lignes d'un autre trafic local ou d'association, la responsabilité des pertes et avaries incombe à l'Association et aux Administrations dont les agents ou les installations les ont occasionnées.

Si une faute ne peut être imputée à aucun des transporteurs, les Associations et les Administrations qui ont concouru au transport, depuis la station du départ jusqu'à celle où les pertes et les avaries ont été constatées, sont solidairement responsables dans les limites du règlement et dans la proportion de la taxe afférente à leurs parcours respectifs, et si le transport se fait gratuitement, elles sont solidairement responsables dans la proportion de leurs parcours respectifs, fixés en kilomètres.

Si la station de départ ou celle de destination de la dernière feuille sont situées en dehors du Verein, l'Administration frontière du Verein qui reçoit ou qui remet la marchandise est substituée en lieu et place de l'Administration à laquelle appartient la station de départ ou celle d'arrivée, suivant le cas.

2^o Les dommages résultant d'incendies, ainsi que ceux qui se produisent pendant la traversée, par bateaux, de fleuves ou de lacs, ou bien pendant le charriage sur des parties de lignes non praticables, sont à la charge de l'Association ou de l'Administration détentrice de la marchandise au moment où le dommage s'est produit, sans qu'il y ait lieu de rechercher s'il y a faute ou non.

3^o Si, lors du passage de marchandises et de bagages des lignes d'une Association ou d'une Administration sur celles d'une autre Association ou Administration, il a été procédé à une revision détaillée dans le cas où elle peut être demandée par le cédant comme par le cessionnaire, les Administrations ou Associations qui ont concouru au transport jusqu'au point d'échange, ne sont responsables que des pertes et avaries constatées lors de cette revision, tandis que les Associations ou Administrations intervenant ultérieurement dans le transport sont responsables des pertes et avaries constatées par la suite.

4^o Les conséquences des retards dans le transport sont supportées par les Associations et Administrations sur le réseau desquelles le retard s'est produit, dans la proportion de la durée du retard sur leurs parcours respectifs.

Si le retard ne peut être attribué à la faute d'un ou de plusieurs

transporteurs, les Associations et les Administrations qui ont concouru au transport, depuis la station de départ ou depuis l'entrée dans le Verein jusqu'à la station de destination renseignée en lettre de voiture ou jusqu'à la sortie du Verein, sont solidairement responsables dans la proportion de la taxe nette.

Pour pouvoir établir, le cas échéant, à qui incombe la transgression du délai de transport, la date et l'heure de transmission doivent être apposées, au moyen d'un timbre, sur la feuille de route et, si l'une ou l'autre des Administrations le demande, sur les lettres de voiture.

5° Sont supportées en commun par les Associations et Administrations désignées au n° 1, alinéa 2, et au n° 4, alinéa 2, qu'il y ait faute ou non de la part de l'une ou l'autre Association ou Administration, qu'il y ait eu ou non revision détaillée au point d'échange : les indemnités pour perte, avarie ou retard dont la somme totale ne dépasse pas 30 marcs ; la différence entre l'indemnité payée pour pertes et avaries et la somme de 60 marcs par 50 kilos de marchandises ou de 6 marcs par 1/2 kilo de bagages ; la différence entre l'indemnité payée pour retard et le montant de la lettre de voiture pour marchandises ou de 0-2 marc par kilo de bagages et par jour de retard.

Le cinquième supplément de la convention additionnelle au règlement d'exploitation donne, au sujet des applications précédentes, la déclaration suivante :

« Attendu que les indemnités de 4 marcs et moins sont exclusivement à charge de l'Administration régularisatrice, et que celle-ci ne peut être que la ligne au départ ou celle à l'arrivée, selon que celle-ci ou celle-là a été saisie de la réclamation, il s'ensuit que, dans le cas de l'espèce, une demande d'indemnité ne peut être introduite du moment qu'elle doit bénéficier à une Administration qui a coopéré au transport en qualité de ligne au départ ou à l'arrivée. »

§ 65. Restriction de la responsabilité pour les marchandises qui ne sont pas en destination d'une station de chemin de fer. — La responsabilité, comme transporteur, d'un chemin de fer qui a accepté des marchandises avec une lettre de voiture renseignant pour destination une localité qui n'est pas desservie par le chemin de fer, n'est engagée que jusqu'à l'endroit où elles doivent quitter le chemin de fer et non pour tout le trajet jusqu'à destination. Le transport au delà du chemin de fer relève des obligations imposées au voiturier.

La responsabilité du chemin de fer comme transporteur est toutefois engagée pour le transport des marchandises jusqu'à domicile dans les localités qui sont desservies par un service de camionnage organisé par le chemin de fer.

§ 66. Restriction de la responsabilité dans le cas où plusieurs destinations sont indiquées. — Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture que la marchandise doit être délivrée ou déposée dans une localité desservie par un chemin de fer auquel le présent règlement est applicable, le chemin de fer est censé ne l'avoir acceptée au transport qu'en destination de cette localité, la lettre de voiture dût-elle renseigner encore une autre localité comme destination; dans les cas de l'espèce, la responsabilité du chemin de fer n'est engagée que jusqu'au moment de la remise de la marchandise à la première localité désignée.

§ 67. Restriction de la responsabilité dans des cas spéciaux. — 1° A l'égard des marchandises qui, en raison de leurs propriétés naturelles, sont tout particulièrement exposées au risque de subir des pertes partielles, des pertes totales ou avaries, notamment des bris, de la rouille, de la corruption intérieure, du coulage extraordinaire, de la combustion spontanée, etc., etc., le chemin de fer ne répond pas du dommage qui est la conséquence de ce risque et il n'assume donc aucune garantie :

a) D'une manière générale : pour les substances dangereuses, telles que l'acide sulfurique, l'eau-forte et autres matières caustiques ou facilement inflammables ;

b) Pour les bris : d'objets fragiles, tels que meubles, ustensiles de ménage et objets en fonte fragiles, le verre, les cruches, les bouteilles et les bonbonnes pleines ou vides, le sucre en pains isolés, etc.;

c) Pour la corruption : des liquides et autres substances qui entrent facilement en fermentation ou en putréfaction et de celles qui subissent l'influence de la gelée ou de la chaleur ;

d) Pour la rouille : des métaux ;

e) Pour diminution de poids : des poissons frais ou salés, des mollusques et des fruits du Midi.

2° Le chemin de fer n'est pas responsable des avaries survenues aux marchandises qui sont transportées par wagons ouverts, quand elles résultent du danger inhérent à ce mode de transport. Le tarif indique les marchandises que le chemin de fer peut transporter, moyennant taxe réduite, par wagons ouverts, et l'expéditeur est censé avoir consenti à ce mode de transport s'il n'a pas formellement prescrit à la lettre de voiture que la marchandise doit être transportée dans un wagon fermé ou bâché. Dans ce cas, le chemin de fer a le droit de percevoir un supplément en sus de la taxe prévue par le tarif.

Lorsque des marchandises qui, ordinairement, sont chargées en wagons fermés sont, par suite d'une convention spéciale, transportées par wagons ouverts, les manquants extraordinaires de poids ou les

pertes de colis ne peuvent être considérés comme résultant du danger inhérent à ce mode de transport.

3° Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui sont la conséquence de risques auxquels l'état défectueux ou l'absence d'emballage expose les marchandises qui, par leur nature, doivent en être pourvues pour les préserver de pertes ou d'avaries en cours de transport et qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture, sont remises sans emballage ou avec un emballage défectueux.

4° Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages survenus lors du chargement ou déchargement, ou qui sont la conséquence d'un chargement vicieux, s'il s'agit de marchandises qui, en vertu des prescriptions du tarif ou de conventions faites avec l'expéditeur, doivent être chargées et déchargées par celui-ci ou par le destinataire. Par contre, l'expéditeur et le destinataire sont responsables envers le chemin de fer des dommages causés aux wagons lors du chargement ou du déchargement des marchandises ou qui sont la conséquence de ces opérations.

5° Le chemin de fer n'est pas responsable des dommages survenus aux marchandises accompagnées d'un conducteur et qui proviennent des risques que l'on veut écarter par la présence de ce conducteur.

6° Dans les cas mentionnés aux nos 1 à 5, il est entendu que les dommages, s'il peuvent être la conséquence des causes d'irresponsabilité prévues, sont censés provenir réellement de ces causes jusqu'à preuve du contraire.

7° Les exemptions dont il est fait mention aux nos 1 à 5 ne peuvent être invoquées s'il est prouvé que les dommages sont la conséquence de fautes commises par le chemin de fer ou par ses agents.

8° Il n'est accordé aucune indemnité du chef de manquants de poids (en comparant avec le poids renseigné à la lettre de voiture ou fixé par la station de départ) qui, pour toute la distance parcourue, ne dépassent pas 1 p. % pour les marchandises sèches et 2 p. % pour les marchandises humides, telles que les bois de teinture moulus ou rapés, les écorces, les racines, le bois de réglisse, le tabac haché, les matières grasses, les savons, les huiles durcies, les fruits frais, les feuilles de tabac fraîches, la laine de mouton, les peaux, les cuirs, les fruits secs ou cuits, les tendons, les cornes et sabots d'animaux, les os (entiers ou moulus), les poissons séchés, le houblon et le mastic frais. Dans le cas où plusieurs colis sont transportés au moyen d'une seule lettre de voiture, le déchet ou creux de route est calculé séparément pour chaque colis, lorsque le poids ou la nature des colis isolés est indiquée à la lettre de voiture ou peut être établie d'une autre manière.

L'irresponsabilité dont il vient d'être question ne pourra toutefois être invoquée lorsque les circonstances dans lesquelles la perte s'est produite prouvent que celle-ci n'est pas imputable aux propriétés naturelles de la marchandise, ou s'il est établi que le déchet ou creux de route qui a été fixé n'est pas en rapport avec ces conditions ou avec les circonstances qui ont donné lieu au manquant. Toutefois, avec l'approbation des autorités de surveillance, les chemins de fer auront individuellement la faculté de pouvoir fixer, pour les marchandises qui sont chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, un déchet ou creux de route supérieur à celui de 2 p. ‰; ce déchet ou creux de route dépendra de la nature des articles pris isolément et aussi longtemps qu'il n'a pas été dépassé, les manquants ne donneront droit à aucune indemnité.

En cas de perte totale de la marchandise, aucune déduction ne peut être faite pour manquant de poids.

§ 68. Indemnités à payer en cas de responsabilité. —

Les indemnités à payer par le chemin de fer en vertu des prescriptions des paragraphes qui précèdent, sont réglées d'après les bases ci-après :

1^o En cas de perte totale ou partielle, il est pris pour base du calcul de l'indemnité à payer la valeur vénale de la marchandise, valeur qui doit être prouvée par l'intéressé et à défaut de laquelle on se base sur la valeur qu'aurait eue, en général, une marchandise de même nature à l'époque et au lieu où la livraison aurait dû s'effectuer, déduction faite des frais de douane, de transport et autres de l'espèce, qui ont été économisés par suite de la perte.

2^o Dans le règlement de l'indemnité, on n'admet pas de valeur vénale ou générale dépassant 60 marcs par 50 kilogrammes bruts, à moins qu'une valeur supérieure n'ait été portée en toutes lettres sur la lettre de voiture, à l'endroit à ce destiné.

3^o Si une valeur supérieure a été déclarée, elle constitue le maximum de l'indemnité à accorder. Dans ce cas, l'expéditeur est tenu de payer, en sus des frais de transport fixés au tarif, une taxe supplémentaire qui ne peut être supérieure à 1/10 par ‰ de la valeur totale déclarée. Cette taxe est appliquée par parties entières ou commencées de 150 kilomètres de parcours à effectuer sur une ou plusieurs lignes associées pour un trafic; elle est arrondie par 0-10 marc et son minimum fixé à 0-10 marc.

4^o En cas d'avaries aux marchandises, l'indemnité à payer pour la dépréciation résultant de l'avarie est proportionnée aux maxima mentionnés sous les numéros 2 et 3, après avoir déterminé la valeur de la marchandise, conformément aux prescriptions du n^o 1.

En cas de dol de la part du chemin de fer ou de ses agents, l'Admi-

nistration ne peut restreindre sa responsabilité à la taxe normale ou à la valeur déclarée de la marchandise.

§ 69. Responsabilité du chef des retards dans la livraison. — Le chemin de fer est responsable des dommages causés par la transgression des délais de transport, à moins qu'il ne prouve que les soins d'un transporteur consciencieux n'auraient pu empêcher le retard de se produire.

L'acceptation des marchandises par le destinataire indiqué à la lettre de voiture ou par ses gens, ainsi que le paiement des frais de transport, éteignent toute action contre le chemin de fer du chef de retard dans la livraison des marchandises, pour autant cependant que l'intéressé n'ait pas fait valoir ses droits éventuels endéans les huit jours qui suivent respectivement la livraison ou le paiement des frais de transport. S'il n'a pas été pris livraison de la marchandise, ou si les frais de transport n'ont pas été payés, les réclamations de l'espèce sont prescrites au bout d'un an. Ce terme prend cours à partir du jour de la livraison des marchandises et, dans le cas où elles ont été refusées, à partir de l'expiration du délai de livraison.

RÈGLEMENT

POUR

L'EMPLOI RÉCIPROQUE DU MATÉRIEL

ENTRE TOUTES LES

Administrations faisant partie de l'Union internationale.

A. — DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.

Application du règlement.

ART. 1^{er}. — Le règlement ci-après est applicable au matériel échangé entre toutes les Administrations faisant partie de l'Union internationale pour l'échange du matériel.

B. — CONDITIONS D'ÉCHANGE ET PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'EMPLOI DES WAGONS SUR LES LIGNES ÉTRANGÈRES.

Admission des wagons aux points d'échange.

ART. 2. — Pour être admis à l'échange, les wagons doivent être en bon état de circulation, de manière à ne pas compromettre, par eux-mêmes ou par leur chargement, la sécurité de l'exploitation.

Un règlement technique à intervenir entre toutes les Administrations faisant partie de l'Union, déterminera les conditions que doit réunir le matériel pour être admis à l'échange, ainsi que les dimensions maxima des chargements en ce qui concerne certaines marchandises volumineuses.

Chaque Administration est tenue de traiter avec soin les wagons

étrangers se trouvant sur son réseau, de les faire graisser ou huiler, d'éviter les surcharges et de prendre toutes les mesures utiles pour empêcher l'aggravation des avaries constatées. Une tolérance de p. % est admise comme maximum de surcharge d'un wagon.

ART. 3. — Les Administrations faisant partie de l'Union sont tenues de laisser continuer leurs wagons à marchandises jusqu'à la station de destination du chargement.

ART. 4. — Chaque Administration cessionnaire se réserve le droit de transborder à ses frais les wagons qui lui sont remis.

ART. 5. — Toutefois, l'Administration cessionnaire n'est pas tenue de prendre en charge, lorsqu'elle en effectue le transbordement dans le délai de vingt-quatre heures, les wagons qui lui sont remis avec un chargement n'atteignant pas 20 p. % du tonnage du matériel employé, à moins, cependant, que la nature du chargement ne justifie l'emploi du wagon ou que la marchandise ne soit taxée comme charge complète, c'est-à-dire, pour un poids au moins égal à 20 p. % du tonnage du matériel.

Les wagons remis plombés par la douane ne peuvent contenir une charge de moins de 20 p. % du tonnage du matériel, à moins qu'il ne soit reconnu que le plombage des colis ou leur mise en panier n'était pas possible. — En cas d'infraction à la présente stipulation, il ne sera pas dû de redevance de temps pendant le délai réglementaire, mais la redevance de parcours et de retard, le cas échéant, sera payée.

ART. 6. — La station à laquelle la marchandise est déchargée ou transbordée est considérée comme station de destination. Toutefois, à la demande des destinataires, les wagons peuvent être réexpédiés sans rompre charge vers une autre destination.

Les Administrations propriétaires du matériel se réservent d'ailleurs le droit de suspendre cette faculté de réexpédition.

ART. 7. — Les locomotives, voitures à voyageurs et fourgons ne peuvent être échangés qu'en vertu d'une convention spéciale.

Déchargement et rechargement à la station de destination et renvoi des wagons.

ART. 8. — Arrivés à la station de destination, les wagons étrangers doivent être déchargés dans le plus bref délai et, autant que possible, sont renvoyés à charge : à défaut de chargement dans la direction du retour, ils sont retournés à vide.

ART. 9. — Le renvoi à charge doit toujours être préféré au retour à vide. Les wagons sont chargés de préférence pour les stations de

l'Administration à laquelle ils appartiennent et, à défaut de transport pour ces stations, ils sont employés pour les stations situées au delà de la ligne de l'Administration propriétaire, mais à la condition que le transport doit transiter par celle-ci.

En cas d'absence de chargement, soit pour les lignes de l'Administration propriétaire, soit pour celles situées au delà, les wagons peuvent être rechargés pour des stations situées en deça de la ligne propriétaire dans la direction du retour, de préférence pour celles qui sont les plus rapprochées du chemin de fer de l'Administration à laquelle ils appartiennent.

ART. 10. — A charge, c'est-à-dire quand le chargement atteint au moins 20 p. % du tonnage du matériel et dans les conditions de destination du 1^{er} § de l'art. 9, les wagons peuvent être renvoyés par une autre direction que celle suivie à l'aller et vers une autre station d'échange de l'Administration propriétaire.

ART. 11.

ART. 12. — Dans le cas où, contrairement aux stipulations du 2^e alinéa de l'art. 9, un wagon serait rechargé pour une autre station en deça du chemin de fer de l'Administration propriétaire, qui n'aurait pas été traversée à l'aller, cette station devrait, après déchargement, le diriger par la voie la plus courte vers le chemin de fer de l'Administration propriétaire. Cet envoi se ferait au moyen d'une feuille de route en service dans laquelle on aurait soin de désigner la station qui a opéré le chargement irrégulier.

En pareille circonstance, les Administrations dont les lignes doivent être empruntées par le wagon pour rentrer sur le réseau de l'Administration propriétaire, ne peuvent se refuser au transport du wagon, mais elles sont autorisées à l'employer conformément aux prescriptions du présent règlement.

ART. 13. — Lorsque dans la station de destination il n'y a pas de charge en retour *pour la ligne propriétaire ou pour au delà*, mais qu'on peut en avoir dans une station située au delà ou sur un embranchement du même chemin, la réexpédition des wagons déchargés vers cette station ou vers cet embranchement est permise, à la condition que la station où ils doivent être envoyés ne se trouve pas à une distance de plus de 200 kilomètres.

ART. 14. — A vide, les wagons doivent toujours être renvoyés par la voie suivie à charge à l'aller.

Toutefois, il est loisible à deux Administrations dont les lignes sont reliées directement par plusieurs points d'échange, de s'entendre entre elles pour la restitution du matériel à vide par un autre point d'échange que celui de sortie.

Rechargement en route des wagons en retour et détournement des wagons retournant à vide sur les lignes se détachant de la voie directe.

ART. 15. — Les wagons vides en retour peuvent, dans les stations où ils passent, être retirés des trains et utilisés dans les conditions indiquées à l'art. 9.

ART. 16. — Ils peuvent même être, à cet effet, détournés sur des lignes se détachant de la voie directe, à la condition que la station où ils doivent être envoyés ne se trouve pas à une distance de plus de 200 kilomètres.

Suspension momentanée du droit d'employer les wagons étrangers.

ART. 17. — Toute Administration peut, par mesure générale, exiger que ses wagons en retour ne soient ni chargés pour des stations en deça et au delà de son propre chemin de fer, ni envoyés, pour être chargés, au delà de la station de destination, ni détournés, à cet effet, sur les lignes avoisinantes.

Cette exigence d'une Administration sera portée à la connaissance de toutes les Administrations de l'Union qui préviendront l'Administration qui a demandé cette mesure, du jour auquel il a été donné suite à sa demande.

ART. 18. — L'Administration qui, après avoir reçu un semblable avis, utiliserait les wagons étrangers en retour dans des conditions autres que celles autorisées par l'Administration propriétaire, serait passible envers celle-ci de la pénalité prévue à l'art. 43 pendant toute la durée du retard qui serait la conséquence de l'emploi irrégulier.

Subvention réciproque en cas de pénurie du matériel.

ART. 19. — Les Administrations s'engagent réciproquement à s'aider pour les transports en service mixte ou international en cas de besoins pressants de matériel, au moyen de fourniture de wagons.

ART. 20. — Si les wagons envoyés pour venir en aide à une Administration passent sans emploi à l'aller et au retour sur une ligne intermédiaire, ou bien s'ils parcourent à vide seulement, une ligne intermédiaire, ou bien encore s'ils empruntent à vide une section plus longue d'un chemin de fer intermédiaire que celle parcourue à charge, l'Administration en défaut restitue aux Administrations qui ont indû-

ment opéré la traction à vide, les indemnités prévues à l'art. 48 sous les nos 1 et 2.

ART. 21. — L'expédition des wagons demandés se fait, dans tous les cas, au moyen de feuille de route en service.

ART. 22. — L'emploi des wagons demandés, à un autre usage que celui admis par l'Administration propriétaire, entraîne les pénalités prévues à l'art. 48.

ART. 23

Passage des wagons au delà des points extrêmes du réseau de l'Union.

ART. 24. — Lorsque des wagons appartenant aux Administrations de l'Union ou des wagons introduits par elles, appartenant à des Administrations étrangères, passent au delà du réseau de l'Union, l'Administration qui les laisse sortir des limites de l'Union, est responsable de l'emploi et de la manutention réglementaires de ces wagons, ainsi que du paiement des indemnités, etc., stipulées par le présent règlement, en tant qu'il n'existe pas de convention spéciale entre l'Administration propriétaire du wagon et l'Administration étrangère qui l'emploie.

Passage des wagons étrangers sur les lignes de l'Union.

ART. 25. — Les wagons appartenant à des Administrations étrangères à l'Union qui entreraient sur le réseau de l'Union, seront considérés sous tous les rapports comme appartenant à l'Administration qui les a introduits, pour autant qu'il n'existe pas de convention spéciale entre l'Administration propriétaire des wagons et les Administrations qui les emploient.

Remise et prise en charge des wagons.

ART. 26. — Les wagons sont considérés comme acceptés lorsqu'ils sont mis à la disposition des agents du chemin de fer avoisinant, avec tous les documents dont ils doivent être accompagnés, tels que : lettre de voiture, feuille de route, documents en douane, etc., etc.

ART. 27. — Il est réservé aux Administrations limitrophes de se mettre d'accord pour la fixation des heures de jour où la remise des wagons et leur prise en charge doivent avoir lieu ; cependant toute Administration est obligée d'accepter les wagons du chemin de fer

avoisinant au moins trois fois, depuis 6 heures du matin jusqu'à 10 heures du soir, autant que possible à intervalles égaux.

ART. 28. — Pour faciliter les écritures des décomptes, il est admis d'une manière générale que le matériel sera pris réciproquement en charge, dans les gares d'échange, aux heures suivantes :

Les wagons remis de minuit à midi : à 6 heures du matin.

Ceux remis de midi à minuit : à 6 heures du soir.

ART. 29. — Lorsque, par suite d'encombrement résultant d'accident d'exploitation ou d'événements atmosphériques extraordinaires empêchant la circulation, une Administration se trouve momentanément dans l'impossibilité de recevoir et d'accepter les wagons, elle est tenue d'en informer directement toutes les Administrations intéressées par dépêche télégraphique ou par lettres recommandées ou à enregistrer en service.

Dans ce cas, les prescriptions de l'art. 46 seront appliquées.

L'Administration qui, après réception de cet avis, expédierait des wagons vers une ligne qui ne pourrait les admettre, en supporterait toutes les conséquences.

ART. 30. — Aucune Administration ne peut refuser son matériel vide en retour.

Délais pour l'emploi.

ART. 31. — Les délais pour l'emploi du matériel se composent de délais de parcours et de délais de stationnement.

Les délais de parcours sont fixés en raison du nombre de kilomètres parcourus par le wagon et s'élèvent pour une distance de : 1 à 75 kilomètres à un jour, de 76 à 200 kilomètres à deux jours, de 201 à 325 kilomètres à trois jours et ainsi de suite en ajoutant un jour par fraction de 125 kilomètres en plus.

Ces délais sont calculés pour le chemin de fer de chaque Administration et séparément pour l'aller et le retour.

Ils commencent et finissent dès le moment de la prise en charge ou de la restitution des wagons (voir art. 27).

ART. 32. — Si, dans le but de leur donner un nouveau chargement, des wagons vides sont réexpédiés ou détournés de leur route (art. 13 et 16), le délai de parcours pour la nouvelle utilisation des wagons est calculé de la manière indiquée à l'art. 31.

ART. 33. — Le *délai de stationnement* est accordé pour le déchargement du wagon dans la station de destination, ou celle de transbordement autre que la station d'échange en contact direct avec l'administration propriétaire. Il est de deux jours.

En cas de rechargement, il est porté à trois jours, mais à la condi-

tion que le chargement soit destiné pour la ligne propriétaire ou pour au delà de cette ligne et atteigne au moins $\frac{1}{5}$ du tonnage du matériel.

ART. 34. — Les dimanches et les jours de fête ne comptent pas pour former le délai de stationnement accordé à la station de destination.

ART. 35. — Pour permettre l'utilisation du matériel étranger en retour dans les conditions indiquées aux art. 13, 15 et 16, il est accordé un délai supplémentaire d'un jour, sous la réserve stipulée à l'art. 33.

C. — REDEVANCES POUR L'EMPLOI RÉCIPROQUE DES WAGONS.

Indemnités pour l'emploi.

ART. 36. — L'emploi d'un wagon étranger conformément aux dispositions du présent règlement, donne lieu à la perception au profit de l'Administration propriétaire :

- a. d'une redevance pour l'emploi régulier ;
- b. d'une pénalité pour retard en cas de restitution tardive.

Redevances pour l'emploi régulier.

ART. 37. — Les redevances pour l'emploi régulier se composent d'une redevance de parcours et d'une redevance de temps.

A. — *Redevance de parcours.*

ART. 38. — La redevance de parcours est calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus par le wagon tant à l'aller qu'au retour. Elle s'élève :

a) Pour un wagon à marchandises, bétail, etc., d'un tonnage de 15 tonnes et moins, ainsi que pour une tapissière (truc compris) à fr. 0-0125 ou 0-01 mark ;

b) Pour un wagon à marchandises, bétail, etc., de plus de 15 tonnes à fr. 0-0250 ou 0-02 mark.

Les tableaux de distances en kilomètres à prendre pour base du calcul de la redevance de parcours, doivent être élaborés par toutes les Administrations en arrondissant les kilomètres de manière que les fractions de 500 mètres et plus comptent pour un kilomètre.

B. — *Redevance de temps.*

ART. 39. — La redevance de temps est établie en raison du nombre

de jours et d'heures que le wagon a passés sur le chemin de fer où il a été employé.

ART. 40. — Afin de pouvoir déterminer ce laps de temps, les agents de l'Administration cédante aussi bien que ceux de l'Administration cessionnaire sont tenus de constater contradictoirement et par écrit l'heure de la prise en charge et de la restitution du wagon dans la station d'échange.

Les heures de minuit à minuit sont désignées par des chiffres continus de 1 à 24, de sorte que, par exemple, le chiffre 23 indique la onzième heure de la nuit.

ART. 41. — La redevance de temps est fixée par vingt-quatre heures :

a) pour un wagon à marchandises, bétail, etc., d'un tonnage de 15 tonnes et moins, ainsi que pour une tapisserie (truc compris) à fr. 1-25 ou 1 mark ;

b) pour un wagon à marchandises, bétail, etc., de plus de 15 tonnes à fr. 2-50 ou 2 marks.

ART. 42. — A l'expiration de chaque mois, les heures sont additionnées et réduites en jours; les heures excédantes sont comptées pour un jour.

Pénalité pour retard.

ART. 43. — Lorsque les délais fixés pour l'emploi (chap. X) sont dépassés, il est perçu, outre la redevance de temps (art. 41), les indemnités pour retard ci-après, par vingt-quatre heures :

a) pour un wagon à marchandises ou à bétail, etc., d'un tonnage de 15 tonnes et moins, ainsi que pour une tapisserie (truc compris), fr. 2-50 ou 2 marks.

b) pour un wagon à marchandises ou à bétail de plus de 15 tonnes, fr. 3-75 ou 3 marks.

ART. 44. — Il n'est pas fait application de la pénalité de retard lorsque la somme totale des délais d'utilisation pour l'aller et le retour ne se trouve pas dépassée.

Exemption de la redevance de temps et de l'indemnité de retard.

ART. 45. — Sur le délai de stationnement de deux jours accordé en vertu de l'art. 33 au profit de la station de destination, pour déchargement ou transbordement, vingt-quatre heures sont exemptes de la redevance de temps, sans considérer si le wagon est resté pendant vingt-quatre heures ou pendant un délai moins considérable à la station de destination, de manière qu'une Administration qui, endéans

les vingt-quatre heures, accepte, expédie, décharge et restitue un wagon étranger, sera exempté du paiement des frais de séjour afférents à ce wagon.

Cette exemption de la redevance de temps n'est pas accordée à la station qui décharge un wagon en voie de retour ni en cas de transbordement, à la station d'échange en contact direct avec l'Administration propriétaire.

Elle est portée à quarante-huit heures dans le cas prévu au second alinéa de l'art. 33.

Il est également accordé une exemption de vingt-quatre heures de redevance de temps en cas d'utilisation au retour dans les conditions prévues à l'art. 35.

ART. 46. — L'Administration effectuant le transport est exonérée du paiement de la redevance de temps et de la pénalité de retard, à l'expiration du délai réglementaire de parcours et de stationnement (chap. X), si elle prouve que l'emploi du wagon étranger au delà de ce délai, est dû à une des circonstances ci-après :

A. Lorsque les formalités de douane ont empêché l'expédition du wagon dans le délai réglementaire. Dans ce cas, l'exemption de la redevance de temps et de la pénalité de retard est limitée à quarante-huit heures.

Une seule Administration est admise à réclamer le bénéfice de cette disposition, c'est celle sur les lignes de laquelle s'opère la vérification complète en douane du wagon ou l'entreposage de la marchandise.

Sont exclus du bénéfice de cette disposition les wagons chargés de marchandises en vrac, libres à l'entrée, et ceux circulant sous le régime du transit international avec plomb ou cadenas.

B. Lorsqu'il survient des *avaries graves* entraînant l'immobilisation des wagons pendant vingt-quatre heures au moins. Avis de l'avarie doit être immédiatement donné à l'Administration propriétaire, par lettre enregistrée en service, si cette avarie doit entraîner l'immobilisation du wagon au delà de vingt-quatre heures.

C. Quand la durée de l'emploi des wagons étrangers au delà des délais est due :

1° à une interruption de la circulation sur la ligne à parcourir par les wagons, par suite de circonstances atmosphériques ou d'accidents survenus dans l'exploitation.

2° à l'interruption du service régulier par suite de circonstances de force majeure.

Les circonstances mentionnées au litt. C ne donnent droit à l'exemption que s'il a été donné avis de l'interruption de service aux Administrations intéressées, conformément aux prescriptions de l'art. 29.

ART. 47. — Les Administrations déduisent d'office dans les rapports mensuels, mais seulement jusqu'à concurrence du maximum autorisé, les heures qui, en vertu des paragraphes *A* et *B* ci-dessus, sont exemptes de la redevance de temps et de la pénalité de retard.

Elles se bornent à justifier ces déductions dans les états.

Dans aucun autre cas, il n'est permis à une Administration de s'exonérer d'office de la redevance de temps et de la pénalité de retard, sans en avoir demandé et justifié le besoin près de l'Administration propriétaire.

Conséquences de l'emploi des wagons étrangers, contrairement aux prescriptions du Règlement.

Art. 48. — Lorsqu'un wagon est retourné à vide (art. 14) par une fausse direction vers la ligne propriétaire, l'Administration dont les agents ont occasionné le dévoyé, restitue aux Administrations effectuant indûment la traction à vide :

1° Les redevances d'emploi payées par elle à l'Administration propriétaire (redevances de parcours et redevances de temps).

2° La même somme à titre d'indemnité pour la traction à vide du wagon.

Dans le rapport mensuel, le chemin de fer transporteur bonifiera à l'Administration propriétaire les frais de parcours et de séjour sans attendre que l'Administration qui doit supporter ces frais soit connue (1).

ART. 49. — Si, contrairement aux stipulations du deuxième alinéa de l'art. 9, un wagon est rechargé par une station en deçà du chemin de fer de l'Administration propriétaire et située sur une ligne non parcourue à l'aller, le parcours que le wagon sera obligé de faire à vide pour reprendre son itinéraire régulier et rentrer à l'Administration propriétaire, donnera lieu aux indemnités prévues aux 1° et 2° de l'art. 48 ci-dessus à la charge de l'Administration fautive du chargement irrégulier.

Celle-ci paiera, en outre, la pénalité de retard pour chaque jour d'absence au delà du délai établi par la direction normale.

Il est entendu que les Administrations intermédiaires qui, en pareil

(1) Pour les relations avec les Administrations hollandaises, l'art. 48 est complété par la disposition suivante :

Dans le cas où, contrairement aux stipulations du premier paragraphe de l'art. 14, un wagon serait restitué par un point d'échange autre que celui de sortie, une indemnité de fr. 1-25 serait payée à l'Administration propriétaire par l'Administration dont les agents sont en défaut.

cas, auraient indûment retenu le wagon, en seraient seules responsables vis-à-vis de l'Administration propriétaire.

ART. 50. — Autant que possible, toute station qui s'aperçoit qu'un wagon chargé en retour est dévoyé, doit en faire opérer le transbordement aux frais du chemin de fer qui a donné la mauvaise direction et, si le wagon est vide, elle doit rectifier son itinéraire.

Ce transbordement sera payé à raison de fr. 0-50 par tonne.

Au surplus, les Administrations belges et du Nord-Français n'entendent assumer aucune responsabilité du chef de l'emploi au retour du matériel allemand par une voie autre que celle suivie à l'aller, lorsque ce détournement résulte du partage du trafic entre les lignes Rhénanes (Rive gauche du Rhin) et du Berg et Marche (Direction Royale à Elberfeld).

Contrôle et décompte.

ART. 51. — Les Administrations sont obligées, à l'expiration de chaque mois, de dresser, pour chacune des autres Administrations de l'Union, dont elles ont employé les wagons, ou bien, le cas échéant, pour les wagons introduits par elle, un rapport indiquant l'emploi de ces wagons et les redevances dues, et ce, d'après le formulaire ci-annexé. Le rapport doit être transmis au plus tard à la fin du mois suivant l'emploi, au bureau du contrôle ou de décompte désigné par l'Administration propriétaire.

La régularisation des soldes dus résultant du décompte réciproque, doit se faire au plus tard dans le courant du second mois suivant l'emploi (1).

D. — AGRÈS DE CHARGEMENT.

Agrès formant partie intégrante des wagons.

ART. 52. — Les agrès de chargement (bâches et prolonges, plateforme avec bras de fer, ranchers, etc., etc.), mentionnés sur les deux côtés longitudinaux des wagons comme formant partie intégrante des véhicules, tombent sous l'application du règlement technique.

Ces agrès ne devront jamais être séparés des véhicules dont ils font partie intégrante. Ils seront placés ou fixés sur les wagons de façon à ce que la marque soit toujours apparente.

Ceux de ces agrès qui sont susceptibles de se détacher doivent,

(1) Pour les relations entre les Administrations belges, françaises et hollandaises, les dispositions de l'art. 51 sont applicables aux bâches.

autant que possible, porter la marque de l'Administration propriétaire et le numéro du véhicule auquel ils appartiennent.

ART. 53. — L'acceptation d'un wagon sans observation, implique la reconnaissance que les agrès qui y sont mentionnés, comme en faisant partie intégrante, sont au complet.

Il ne doit donc être tenu aucune annotation spéciale en ce qui concerne la sortie et la rentrée de ces agrès.

* L'emploi des bâches détachées sera évité le plus possible.

Lorsque pour certains transports destinés pour l'Allemagne et réciproquement, il ne sera pas possible d'employer des wagons fermés, l'on aura soin de remplacer les bâches aux stations frontières par des agrès de l'Administration cessionnaire.

Pour atteindre ce but, on créera de part et d'autre des dépôts de bâches aux dites stations d'échange.

* Pour le cas où, malgré la prescription ci-dessus, les bâches ou autres agrès détachés dépasseraient les stations d'échange susmentionnées, la remise de ces bâches ou agrès à l'Administration cessionnaire se ferait aux conditions suivantes :

Agrès ne formant pas partie intégrante des wagons.

ART. 54. — Tous les agrès de chargement, particulièrement les bâches, pour passer sur une ligne étrangère, doivent porter la marque de l'Administration propriétaire et un numéro d'ordre.

* ART. 55. — La responsabilité et l'obligation d'indemniser l'Administration propriétaire pour les agrès de chargement ne formant pas partie intégrante des wagons, ne passent à l'Administration cessionnaire que si l'existence de ces agrès est constatée par un bordereau.

Ce bordereau, créé à la station d'échange de sortie de la ligne de l'Administration propriétaire et dont le modèle est ci-annexé (modèle *E'*), est extrait d'un livre à souches et doit porter un numéro d'ordre.

Il est annexé à l'aller comme au retour, à la feuille de route accompagnant le transport pour lequel les agrès sont utilisés et, en cas de non utilisation, à la feuille de route en service qui doit de rigueur accompagner ces agrès.

Dans l'un et l'autre cas, la feuille de route doit porter d'une manière apparente la mention « bordereau d'agrès n° . . . de . . . (station qui a créé le bordereau) ».

* Les articles précédés d'un astérisque ne sont applicables que dans les relations de l'Etat Belge avec les Administrations allemandes.

* ART. 56. — L'Administration qui accepte sans observation ni réserve une feuille de route mentionnant un bordereau d'agrès, reconnaît, par ce fait, que les agrès qui y sont renseignés sont présents et en bon état.

* ART. 57. — Les réserves de l'Administration cessionnaire quant au nombre et à l'état des agrès, ne sont admises que lorsqu'elles sont acceptées par l'agent de l'Administration cédante.

ART. 58. — Comme il est souvent difficile et parfois même impossible de constater aux stations d'échange les avaries existant aux agrès de chargement, les Administrations prennent l'engagement de n'employer pour les expéditions au delà de leur réseau que des agrès en parfait état.

Dans tous les cas, les constatations à l'arrivée sont admises pour autant qu'on ait soin d'en donner immédiatement avis à l'Administration propriétaire.

ART. 59. — A la rentrée des agrès sur la ligne propriétaire, il ne sera tenu compte des avaries aux cordes et aux prolonges que lorsque celles-ci seront coupées.

Dans ce cas, ces agrès seront payés par l'Administration en cause et deviendront sa propriété.

Quant aux bâches, chaînes et autres agrès, il ne sera tenu compte des avaries que lorsque le montant des frais de réparation dépassera fr. 18-75.

* ART. 60. — Immédiatement après le déchargement des wagons à la station de destination, les agrès doivent être renvoyés, utilisés ou non, à la station qui a créé le bordereau.

C'est la rentrée de ce bordereau qui constate la restitution des agrès à l'Administration propriétaire.

ART. 61. — La restitution des bâches doit avoir lieu dans le délai prescrit pour le renvoi des wagons.

ART. 62. — En cas de restitution tardive, l'Administration en cause paie à l'Administration propriétaire une pénalité fixée à fr. 0-50 par jour de retard et par bâche.

* ART. 63. — Afin de pouvoir contrôler le séjour des bâches sur chaque ligne et déterminer la responsabilité en cas de retard, les bureaux d'échange sont tenus d'apposer leur timbre à date au dos des *bordereaux renseignant des bâches, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie et à l'aller qu'au retour.*

ART. 64. — Tout agrès de chargement qui n'est pas restitué à l'Administration propriétaire dans un délai de deux mois à compter de la date réglementaire de rentrée, est considéré comme perdu et la valeur en est payée intégralement.

Toutefois pour les bâches il est tenu compte du degré d'usure depuis la mise en service (1).

L'Administration propriétaire doit produire sa réclamation dans le délai de trois mois qui suit l'expiration du délai réglementaire et le paiement de la valeur de l'agrès ne sera exigible que six mois après l'expiration du délai réglementaire.

COMPTABILITÉ.

Etats de parcours.

ART. 65. — Conformément à l'art. 51, chaque Administration est obligée de dresser mensuellement un relevé distinct par Administration propriétaire, des wagons à marchandises et, le cas échéant, des voitures à voyageurs et des fourgons à bagages qui ont circulé sur sa ligne, en ayant soin de séparer chaque catégorie soumise à une redevance différente.

Cet état doit être soumis à l'Administration propriétaire ou à toute autre Administration à désigner par celle-ci, au plus tard le dernier jour du mois qui suit celui auquel il se rapporte.

Les voitures à voyageurs et les fourgons à bagages dont les parcours sont compensés en nature, doivent figurer dans des états distincts de ceux dont la liquidation des parcours non compensés se fait en argent.

Les wagons qui n'auraient pas effectué leur retour au moment de la clôture des états sont reportés à nouveau dans l'état du mois suivant et le compte d'aller et de retour est établi dans ce dernier mois.

Relevés récapitulatifs.

ART. 66. — Pour les relations avec les Administrations des chemins de fer allemands dont les lignes sont situées au delà des lignes rhénanes (rive gauche du Rhin), de Berg-Marche (Direction royale à Elberfeld) et de l'Alsace-Lorraine, chaque Administration dresse un relevé récapitulatif, des redevances dont elle doit tenir compte aux dites Administrations et transmet ce relevé au contrôle central des wagons, en même temps qu'elle adresse les états de parcours à la Compagnie propriétaire, c'est-à-dire, le dernier jour du mois suivant celui auquel il se rapporte.

(1) Cette disposition n'est pas applicable aux bâches échangées avec les chemins de fer hollandais. En cas de perte d'une bâche hollandaise, il est payé une somme représentant la valeur moyenne des bâches en service. Il y a réciprocité pour les bâches belges égarées en Hollande.

Décomptes.

ART. 67. — Le contrôle central au moyen de tous les relevés récapitulatifs, établit un décompte général indiquant le débit et le crédit de chaque Administration séparément.

Ce décompte est transmis à chacune des Administrations intéressées ou à toute autre Administration à désigner par celle-ci, le 15 du second mois qui suit celui auquel il se rapporte, avec invitation de liquider les soldes dus.

ART. 68. — Les décomptes entre les Administrations des chemins de fer belges, français, hollandais, Rhénan (rive gauche du Rhin), Berg-Marche (Direction royale à Elberfeld) et Alsace-Lorraine se font directement et sans l'intervention du Contrôle central.

ART. 69. — La liquidation des sommes revenant à l'une ou l'autre des parties aura lieu mensuellement dans les décomptes généraux des recettes, après l'établissement de la balance entre les résultats du décompte.

Recherches et régularisation des différences.

ART. 70. — La recherche et la régularisation des différences constatées par la vérification des états de parcours et de séjour incombent à chacune des Administrations intéressées.

Les réclamations au sujet des rapports qui ont été envoyés doivent être présentées endéans les trois mois qui suivent la réception des autres rapports ayant trait aux parcours respectifs des wagons.

ART. 71. — Les bureaux de décompte (contrôle des wagons) de chaque Administration doivent compenser entre eux dans les états de redevances et sans l'intervention du Contrôle central, toutes les différences qui seraient constatées dans les états de parcours.

Les dits bureaux se servent, à cet effet, de notes de revision, c'est-à-dire de relevés de différences.

Ces derniers relevés sont transmis à l'Administration qui a dressé l'état de parcours, laquelle, après avoir reconnu les erreurs signalées, en autorise la régularisation dans les états du mois suivant.

Les différences sur lesquelles les Administrations ne parviendraient pas à se mettre d'accord seront soumises à la décision d'une commission nommée à cet effet.

Expédition des wagons requis et des wagons renvoyés à vide par une fausse voie.

ART. 72. — Des relevés spéciaux sont dressés pour les wagons qui

ont parcouru à vide les lignes d'une Administration, sans y avoir circulé à charge (art. 48) et les Administrations intéressées doivent poursuivre le recouvrement des frais de traction des wagons vides requis ou renvoyés par une fausse route, et l'Administration fautive est obligée de bonifier dans le prochain état de redevances, l'indemnité qui revient à l'Administration qui a transporté les wagons.

Les indemnités prévues pour la traction à vide des wagons renvoyés par une fausse route (art. 48) doivent être liquidées dans un délai de six mois à partir du jour où le transport à vide a eu lieu.

Procédé à observer concernant le décompte de compensation en nature des parcours des voitures à voyageurs et des fourgons à bagages.

ART. 73. — Il est facultatif à chaque Administration d'effectuer le décompte des voitures à voyageurs et des fourgons à bagages directement avec les Administrations intéressées, c'est-à-dire, sans l'intermédiaire du Contrôle central des wagons.

Dans le cas où le Contrôle central serait chargé d'établir le décompte des voitures et fourgons, ils doivent également faire l'objet de relevés récapitulatifs mensuels lesquels doivent être transmis au Contrôle central, au plus tard le 15 du mois qui suit celui auquel ils se rapportent.

Les décomptes à établir par le Contrôle central au moyen de ces relevés récapitulatifs, doivent être transmis aux Administrations intéressées, au plus tard le dernier jour du mois suivant celui auquel ils se rapportent.

Prescriptions spéciales concernant l'établissement des états de parcours des wagons introduits dans le rayon de l'Union ainsi que des wagons circulant au delà du dit rayon.

ART. 74. — Les états de parcours des wagons appartenant à des Administrations ne faisant pas partie de l'Union doivent être transmis, non pas à l'Administration propriétaire, mais à l'Administration qui a introduit les wagons, laquelle représente l'Administration propriétaire.

ART. 75. — Afin de mettre les autres Administrations à même de créditer l'Administration qui a introduit les wagons appartenant à des lignes étrangères à l'Union, celle-ci adresse, à toutes les Administrations de l'Union, au plus tard le 10 du mois suivant, un relevé succinct indiquant, par Compagnie, les numéros de ces wagons, les

dates d'introduction et de rentrée, en se servant à cet effet du formulaire adopté.

Quant aux wagons dépassant le rayon de l'Union, l'Administration frontière de sortie est également tenue d'adresser à l'Administration propriétaire ou à celle qui la représente, un état de parcours tel qu'il est prescrit à l'art. 65.

Dans les deux cas, les redevances de location doivent figurer dans les relevés récapitulatifs à transmettre au Contrôle central des wagons.

Contestations entre les Administrations.

ART. 76. — Tous les différends résultant de l'application ou de l'interprétation du présent règlement seront soumis à la décision d'une Commission.

Cette Commission sera composée : d'un délégué de l'Administration des chemins de fer de l'État-Belge qui en aura la présidence, de deux délégués des Administrations françaises, de deux délégués des Administrations allemandes, d'un délégué des Compagnies belges et d'un délégué des Administrations hollandaises.

Elle se réunira, sur convocation de son président, au moins deux fois par an. — Ses décisions sont sans appel.

La dite Commission a adopté le règlement ci-annexé.

Durée de la validité du présent règlement.

ART. 77. — Le présent règlement sera mis en vigueur à dater du 1^{er} octobre 1882. Chaque Administration se réserve le droit de le dénoncer en prévenant toutes les Administrations de l'Union au moins trois mois à l'avance.

ANNEXE

^

L'ARTICLE 76 DU RÈGLEMENT DE L'UNION INTERNATIONALE

RÈGLEMENT SPÉCIAL

adopté par la Commission arbitrale de l'Union internationale
pour l'emploi réciproque du matériel roulant.

§ 1^{er}.

La Commission arbitrale instituée par l'art. 76 du règlement de l'Union internationale pour l'emploi réciproque du matériel roulant, se réunira à Bruxelles deux fois par an, en mars et en octobre, sous la présidence de l'Administration des chemins de fer de l'Etat.

Cependant l'Administration présidente a la faculté de fixer des réunions spéciales lorsqu'il s'agit d'affaires urgentes et de grande importance.

§ 2.

Ne peuvent être soumis aux réunions régulières, pour examen et décision, que les différends notifiés à l'Administration présidente avant l'expiration du mois de janvier, pour la réunion du mois de mars, et avant la fin du mois d'août, pour la réunion du mois d'octobre.

Dans le cas où les parties en cause ne l'auraient pas fait, l'Administration présidente est tenue de les engager à formuler leurs prétentions et à joindre à leur déclaration toutes les pièces relatives aux différends à soumettre à la commission.

§ 3.

L'Administration présidente après examen des dossiers les répartit entre les membres de la Commission qui ne sont pas engagés dans la question, afin d'en faire des rapports écrits.

Ces rapports doivent être communiqués à tous les membres de la Commission, huit jours avant la date de la réunion.

§ 4.

Les différends sont exposés à la conférence par le rapporteur suivant l'ordre du jour. Les décisions sont prises à la majorité des voix ; en cas de parité la décision appartient à l'Administration présidente.

Chaque membre de la Commission a une voix. Il n'est pas permis de voter par procuration ou par écrit.

Pour que les décisions soient valables, il faut que trois membres au moins prennent part au vote.

Les membres dont l'Administration est engagée dans le différend ne peuvent prendre part ni à la discussion, ni au vote.

§ 5.

Le jugement arbitral sera inscrit au procès-verbal de la conférence avec les motifs déterminants et le procès-verbal sera communiqué à toutes les Administrations faisant partie de l'Union internationale.

Cette communication vaudra signification pour les parties en cause.

En outre, l'Administration présidente inscrira dans un recueil particulier, et classées dans l'ordre des articles du règlement, les décisions qui auront été prises.

ANNEXE N° 8.

CONVENTION

DU 28 AVRIL 1884

RÉGLANT LA RÉPARTITION DU TRAFIC DES MARCHANDISES

ENTRE

l'Administration des chemins de fer de l'État Belge

ET CELLE

DU CHEMIN DE FER GRAND CENTRAL BELGE.

Entre le chemin de fer de l'Etat et le chemin de fer Grand Central Belge, il a été convenu ce qui suit quant à la manière de déterminer les routes à tarifier pour les transports de marchandises et quant au partage du produit de ces transports.

Trafic à l'intérieur du pays.

TARIFS.

ARTICLE PREMIER. — Pour la fixation des taxes à l'intérieur de la Belgique, pendant toute la durée de la présente convention, les lignes belges seront considérées comme appartenant à une seule Administration.

Les tarifs seront calculés par la voie la plus courte.

Les distances seront établies en kilomètres, chaque ligne ou section de ligne appartenant à des Administrations différentes étant considérée isolément et toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre.

Les prix seront fixés d'après les barèmes actuellement en vigueur sur les chemins de fer de l'Etat pour le service intérieur.

Toutefois, les prix résultant de conventions ou de stipulations des cahiers des charges et ceux de certains tarifs spéciaux seront conservés provisoirement. Les parties contractantes se mettront d'accord sur ceux de ces tarifs qui devront être révisés ou supprimés.

La classification des marchandises sera celle actuellement en vigueur sur les lignes de l'Etat Belge en service intérieur.

ART. 2. — Les tarifs fixeront les itinéraires à suivre par les transports. Dans certains cas, deux itinéraires seront tarifés.

Les prix seront ceux résultant de l'application du barème à la distance la plus courte, quel que soit l'itinéraire à suivre par les transports.

Itinéraires à suivre par les transports.

ART. 3. — Les transports entre une station desservie exclusivement par le Grand Central Belge et les stations desservies exclusivement par le Grand Central Belge ou communes à l'Etat Belge et au Grand Central Belge, appartiendront au Grand Central Belge.

Les transports entre une station desservie exclusivement par l'Etat Belge et les stations desservies exclusivement par l'Etat Belge ou communes à l'Etat Belge et au Grand Central Belge, appartiendront à l'Etat Belge.

Chacune des Administrations contractantes aura la faculté de diriger le trafic qui lui appartient par la route qu'elle choisira, en empruntant au besoin des lignes de l'autre Administration ou appartenant à des Compagnies autres que le Grand Central Belge.

ART. 4. — Les transports entre une station desservie exclusivement par l'Etat Belge et une station desservie exclusivement par le Grand Central Belge,

Ceux entre une station desservie exclusivement par l'Etat Belge et une station commune au Grand Central Belge et à une Compagnie autre que le Grand Central Belge,

Ceux entre une station desservie exclusivement par le Grand Central Belge et une station commune à l'Etat Belge et à une Compagnie autre que le Grand Central Belge, seront acheminés par la voie la plus courte.

ART. 5. — Les transports entre une station desservie exclusivement par l'Etat Belge et une station desservie exclusivement par une ou plusieurs Compagnies autres que le Grand Central Belge,

Ceux entre une station desservie exclusivement par le Grand Central Belge et une station desservie exclusivement par une ou plusieurs Compagnies autres que le Grand Central Belge, seront acheminés par la voie la plus courte, lorsque dans le premier cas le Grand Central

Belge et dans le second cas l'Etat Belge seront empruntés en transit par cette voie.

ART. 6. — Les transports entre les stations communes à l'Etat Belge et au Grand Central Belge, d'une part, et

a) les stations communes à l'Etat Belge et au Grand Central Belge;
b) les stations communes à l'Etat Belge et à une Compagnie autre que le Grand Central Belge;

c) les stations communes au Grand Central Belge et à une autre Compagnie;

d) les stations communes à plusieurs Compagnies autres que le Grand Central Belge;

e) les stations desservies exclusivement par les Compagnies autres que le Grand Central Belge, d'autre part;

Ceux entre les stations communes à l'Etat Belge et à une Compagnie autre que le Grand Central Belge, et les stations communes au Grand Central Belge et à une autre Compagnie, pourront être tarifés par deux itinéraires, l'un à choisir par l'Etat Belge, l'autre par le Grand Central Belge, et seront dirigés par celui de ces itinéraires auquel ils seront remis.

L'itinéraire à choisir par l'Etat Belge ne peut emprunter une section du Grand Central Belge et celui choisi par le Grand Central Belge ne peut emprunter une section de l'Etat Belge.

Ils ne seront admis à concourir que pour autant que leur longueur ne dépassera pas de plus de 25 p. % la longueur de la route la plus courte qui a servi à la détermination des taxes.

Il n'y aura qu'un seul itinéraire lorsqu'un deuxième ne réunira pas ces conditions.

L'itinéraire sera la voie la plus courte lorsqu'aucun autre ne réunira ces conditions.

Partage des prix de transport.

ART. 7. — Lorsque les transports seront tarifés par un itinéraire empruntant les lignes des deux Administrations contractantes ou celles d'autres Administrations, les produits seront partagés d'après les règles de partage en usage actuellement pour les services mixtes entre l'Etat Belge et les Compagnies belges avec lesquelles il est en relation.

ART. 8. — Les produits des transports tarifés ou pouvant être tarifés par deux itinéraires seront partagés comme suit :

L'itinéraire par lequel un transport aura été effectué recevra le montant des frais accessoires : enregistrement, frais de chargement et de

déchargement, frais de prise et de remise à domicile, primes d'assurance, etc., etc., et 50 p. % de la taxe du transport proprement dite.

Les 50 p. % restants seront considérés comme bénéfice et répartis entre les deux itinéraires tarifés ou pouvant être tarifés.

25 p. % seront alloués à chacun des deux itinéraires s'ils sont d'une égale longueur.

22,5 p. % seront alloués à l'itinéraire le plus long si la longueur n'excède pas de plus de 5 p. % la longueur de l'itinéraire le plus court.

Cette allocation sera réduite à 18 p. %, si la différence de longueur excède 5 p. % et ne dépasse pas 10 p. %; à 13,5 p. %, si elle excède 10 p. % et ne dépasse pas 15 p. %; à 9 p. %, si elle excède 15 p. % et ne dépasse pas 20 p. %; à 4,5 p. %, si elle excède 20 p. % et ne dépasse pas 25 p. %.

L'excédent sera alloué à l'itinéraire le plus court.

ART. 9. — Si les itinéraires empruntent les lignes de plusieurs Administrations, le partage entre ces Administrations se fera :

En ce qui concerne les frais accessoires et les 50 p. % du prix de transport, d'après les règles de partage des taxes en usage pour les services mixtes, et en ce qui concerne la part considérée comme part de bénéfice, au prorata kilométrique.

Traffic international.

TARIFS.

ART. 10. — Les tarifs internationaux comprennent les relations entre les stations belges et les stations étrangères, et les relations entre stations étrangères en transit par la Belgique.

ART. 11. — Les tarifs internationaux seront calculés par la frontière qui donne les prix les plus bas.

Pour comparer les prix, on ajoutera les prix sur parcours à l'étranger au prix sur parcours belges calculés de la frontière par la voie la plus courte, d'après les barèmes du service intérieur ou de transit actuellement en vigueur sur les lignes de l'Etat Belge.

Il est fait exception pour les relations avec les Pays-Bas, qui sont régies par l'application d'un même barème aux distances réunies.

Toutefois, les prix résultant de conventions ou de stipulations des cahiers des charges et ceux de certains tarifs spéciaux seront conservés provisoirement. Les parties contractantes se mettront d'accord sur ceux de ces tarifs qui devront être révisés ou supprimés.

Les distances en Belgique seront établies en kilomètres, chaque ligne ou section de ligne appartenant à des Administrations différentes étant considérée isolément et toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre.

La classification des marchandises sera celle résultant des conventions conclues et à conclure entre les Administrations contractantes, d'une part, et les Administrations étrangères, d'autre part.

ART. 12. — Les tarifs fixeront les itinéraires à suivre par les transports; dans certains cas, deux itinéraires seront tarifés; les prix seront égaux par ces deux itinéraires.

Itinéraires à suivre par les transports.

ART. 13. — Les transports entre une station desservie exclusivement par l'Etat Belge et les stations étrangères, seront acheminés par les lignes de l'Etat Belge.

Les transports entre une station desservie exclusivement par le Grand Central Belge et les stations étrangères, seront acheminés par les lignes du Grand Central Belge.

Chacune des Administrations contractantes aura la faculté de diriger ce trafic par la voie qu'elle choisira en transitant, s'il y a lieu, par les lignes de l'autre Administration ou des Compagnies belges autres que le Grand Central Belge.

ART. 14. — Les transports entre les stations étrangères, d'une part, et

a) Les stations belges communes à l'Etat Belge et au Grand Central Belge;

b) Les stations belges communes à l'Etat Belge et à une Administration autre que le Grand Central Belge;

c) Les stations belges communes au Grand Central Belge et à une autre Compagnie;

d) Les stations belges communes à plusieurs Compagnies autres que le Grand Central Belge;

e) Les stations belges desservies exclusivement par des Compagnies autres que le Grand Central Belge, d'autre part, peuvent être tarifés par deux itinéraires, l'un à choisir par l'Etat Belge, l'autre par le Grand Central Belge.

Ils seront effectués par celui de ces itinéraires auquel ils seront remis.

L'itinéraire choisi par l'Etat Belge ne peut emprunter une section du Grand Central Belge et celui choisi par le Grand Central Belge ne peut emprunter une section de l'Etat Belge.

Ils ne seront admis à concourir que pour autant que leur longueur, de la station belge au point où ils se rencontrent sur territoire étranger, n'excède pas de plus de 25 p. % la longueur de la route qui aura servi de base à la détermination des taxes,

Il n'y aura qu'un seul itinéraire tarifé lorsqu'un deuxième ne réunira pas ces conditions.

La route qui aura servi de base à la détermination des prix sera suivie, si aucun autre itinéraire ne réunit les conditions fixées.

Les longueurs des itinéraires à comparer seront établies en kilomètres, chaque ligne ou section de ligne appartenant à des Administrations différentes étant considérée isolément et toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre.

Les longueurs des itinéraires à l'étranger, entre la frontière et la station de départ ou de destination, seront établies par la voie la plus courte.

Partage des prix de transport.

ART. 15. — Lorsque les transports seront tarifés par un itinéraire empruntant les lignes des deux Administrations contractantes ou celles d'autres Administrations, les quotités de taxes revenant aux parcours belges seront partagées d'après les règles de partage actuellement en usage pour les services mixtes entre l'Etat Belge et les Compagnies belges avec lesquelles il est en relation.

Toutefois, pour les relations faisant l'objet de l'art. 13, si l'itinéraire tarifé n'est pas celui qui a servi de base à la fixation des taxes, ce dernier est réputé exister et les sections belges qu'il emprunte ont droit à une part dans les produits des transports, établie d'après les règles admises pour le partage entre deux itinéraires, lorsque deux itinéraires sont tarifés.

ART. 16. — Les quotités de taxes revenant au parcours belge dans les produits des transports tarifés ou pouvant être tarifés par deux itinéraires, en vertu des dispositions de l'art. 14, seront partagées comme suit :

L'itinéraire par lequel un transport aura été effectué recevra le montant des frais accessoires : enregistrement, frais de chargement et de déchargement, frais de prise et de remise à domicile, primes d'assurance et frais pour formalités en douane et 50 p. % de la taxe afférente au parcours belge.

Les 50 p. % restants seront considérés comme bénéfice et répartis entre les parcours belges des deux itinéraires tarifés ou pouvant être tarifés.

Les longueurs des deux itinéraires tarifés seront comparées entre la station belge et le point de rencontre des deux itinéraires à l'étranger.

Il sera alloué 25 p. % de la taxe de transport afférente au parcours belge à chacun des deux parcours belges, si les deux itinéraires sont d'une égale longueur.

22,5 p. % de la taxe de transport afférente au parcours belge seront alloués au parcours belge appartenant à l'itinéraire le plus long, si la longueur de cet itinéraire n'excède pas de plus de 5 p. % l'itinéraire le plus court.

Cette allocation sera réduite à 18 p. %, si la différence de longueur excède 5 p. % et ne dépasse pas 10 p. %; à 13,5 p. %, si elle excède 10 p. % et ne dépasse pas 15 p. %; à 9 p. %, si elle excède 15 p. % et ne dépasse pas 20 p. %; à 4,5 p. %, si elle excède 20 p. % et ne dépasse pas 25 p. %.

L'excédent sera alloué au parcours belge appartenant à l'itinéraire le plus court.

ART. 17. — Si les parcours belges empruntent les lignes de plusieurs Administrations, le partage entre ces Administrations se fera, en ce qui concerne les frais accessoires et les 50 p. % de la part belge du prix de transport, d'après les règles de partage des taxes en usage pour les services mixtes, et en ce qui concerne la part considérée comme bénéfice, au prorata kilométrique.

Dispositions générales.

ART. 18. — Le présent arrangement s'applique aux divers services de marchandises, chevaux, bestiaux, équipages sauf les exceptions suivantes :

- 1° Les colis exprès (tarif n° 1);
- 2° Les petits paquets de 5 kilogrammes et moins en service belge ou en service international;
- 3° Les colis de 50 kilogrammes et moins en service avec l'Office des Postes de l'Empire Germanique et avec l'Administration des Postes du Grand-Duché de Luxembourg;
- 4° Les colis de 200 kilogrammes et moins en service Anglo-Belge, viâ Ostende.

Ces divers transports feront l'objet d'arrangements spéciaux.

ART. 19. — Les parties contractantes s'interdisent toute mesure qui pourrait avoir pour effet de modifier la direction des transports résultant des principes établis par le présent arrangement.

ART. 20. — Sauf dans le cas de mise en exploitation de lignes nouvelles, les itinéraires arrêtés de commun accord ne pourront être modifiés qu'à l'expiration de chaque année et après avis donné, au moins un mois à l'avance, par l'Administration qui désire les modifier.

Dispositions spéciales.

ART. 21. — La station de Givet, commune au Grand Central Belge, à l'Est-Français et au Nord-Belge, sera considérée comme une station belge.

ART. 22. — La station d'Anvers (Bassins-Nord) sera considérée comme station-frontière pour le trafic avec les services de navigation.

Rien n'est préjugé quant à la solution du litige existant entre l'Etat et le Grand Central Belge relativement à l'usage des quais du Sud à Anvers; tous droits sont réservés à cet égard.

En attendant que la solution de ce litige soit intervenue, le Grand Central Belge aura accès aux quais du Sud comme aujourd'hui, moyennant paiement des taxes qui sont actuellement perçues et sera considéré comme ayant, à ces quais, un accès indépendant.

Pour le partage du trafic, Anvers (quais du Sud) sera assimilé à Anvers (Bassins-Nord).

ART. 23. — Pour tenir compte de ce que le Grand Central Belge exploite des lignes à l'étranger au delà de Hamont et de Lanaeken et de ce qu'en conséquence, il peut influencer, par des taxes sur ces lignes à l'étranger, les prix de et pour le Limbourg Hollandais, l'Allemagne et les au delà, il est convenu que les voies de Hamont et de Lanaeken seront, pour toutes les relations pour lesquelles elles présentent l'avantage de la distance, considérées comme ayant servi de base à la détermination des prix des transports.

Il en sera de même pour les lignes de Visé et de Verviers pour les relations pour lesquelles elles sont les plus courtes.

ART. 24. — Les recettes faites pour les transports de ou pour des stations ouvertes à certains trafics seulement ne seront partagées, conformément aux art. 8 et 16, que pour les transports à l'obtention desquels les deux itinéraires concurrents peuvent prétendre.

Mise en vigueur. — Revision.

ART. 25. — La présente convention sera mise en vigueur le 1^{er} octobre 1884.

Les produits des transports appartenant à deux itinéraires seront partagés, alors même qu'il n'y aurait encore qu'un seul itinéraire tarifé.

Chacune des deux Administrations contractantes s'assurera, pour autant que de besoin, l'adhésion aux stipulations de la présente convention des Compagnies de chemins de fer avec lesquelles elle est en relation. En attendant cette adhésion, elle répond, pour ce qui la concerne, de la part afférente aux lignes de ces Compagnies.

La revision des tarifs existants et l'élaboration des nouveaux tarifs à créer seront entreprises immédiatement et poursuivies avec la plus grande activité.

Les Administrations contractantes appuieront mutuellement les demandes à faire aux Compagnies belges et aux Administrations étrangères pour réaliser toutes les stipulations de la présente convention.

ART. 26. — Les deux Administrations contractantes prendront, de commun accord, toutes les dispositions de comptabilité et de contrôle nécessaires pour assurer la loyale et régulière exécution de la présente convention.

ART. 27. — Le présent arrangement sera obligatoirement révisé dans le cours de l'exercice 1887 d'après les résultats des exercices 1885 et 1886, et il pourra être dénoncé par l'une des parties avant le 1^{er} juillet 1887 pour cesser ses effets le 31 décembre de cette année.

Pendant la période susindiquée, chacune des parties aura le droit, à toute époque, de réclamer la revision de l'arrangement et elle pourra le dénoncer en cas de non entente. Dans ce cas, l'arrangement cessera ses effets à la fin du trimestre suivant celui pendant lequel la dénonciation aura été signifiée.

Pendant le cours de la dite période, les décomptes entre les deux Administrations ne seront arrêtés que provisoirement. Pour les arrêter définitivement, on tiendra compte, le cas échéant, et ce, à partir de la mise en vigueur de l'arrangement, des modifications résultant des revisions qui auront eu lieu en vertu des dispositions qui précèdent.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Carte des chemins de fer de la Belgique	—
Classification alphabétique des gares communes	I
Introduction	—
CHAPITRE I. — Dispositions générales communes aux diverses conventions.	1
CHAPITRE II. — Classification des gares communes suivant leur mode d'exploitation	9
1° Gares communes exploitées à forfait :	
1. Anvers (Bassins et Stuyvenberg).	10
2. Anvers (Borgerhout)	13
3. Louvain	13
4. Saint-Nicolas	15
5. Ruremonde	16
6. Charleroi	19
7. Marchiennes	20
8. Lokeren	21
9. Maestricht	22
10. Vireux	24
2° Gares communes exploitées au prorata du trafic :	
11. Anvers (Est)	26
12. Ans	27
13. Bouwel	30
14. Bruges	31
15. Châtelineau	33
16. Deynze	34
17. Herenthals	35
18. Lierre	35
19. Mariembourg	38
20. Malines	40
21. Nylen	42
22. Turnhout	43
23. Jamioulx	44
24. Wavre	46
25. Hasselt	47
26. Marcinelle	50
27. Aix-la-Chapelle (M.).	51
28. Id. (T.).	53

	Pages.
29. Aersele	54
30. Comines	55
31. Frameries	57
32. Grammene	58
33. Ingelmunster	59
34. Lichtervelde	59
35. Neerpelt	61
36. Puers	63
37. Selzaete	65
38. Sluyskill	66
39. Saint-Gilles (Waes)	67
40. Thourout	68
41. Terneuzen	69
42. Thielt	70
43. Willebroeck	70
44. Ypres	71
3° Gare exploitée au prorata du trafic, mais avec un forfait annuel basé sur le trafic de l'année précédente :	
45. Couillet	71
4° Gares communes exploitées suivant une répartition fixe des dépenses :	
46. Berzée	73
47. Beverst	74
48. Chimay	74
49. Court-Saint-Étienne	76
50. Courtrai	77
51. Diepenbeek	78
52. Diest	78
53. Doische	80
54. Erquennes	81
55. Fleurus	82
56. Flémalle-Grande	84
57. Flémalle-Haute	85
58. Gand (Sud)	86
59. Givet	86
60. Hombeek	87
61. Hastière-Lavaux	88
62. Landen	89
63. Liège (Guillemins)	90
64. Liège (Longdoz)	91
65. Liège (Vivegnis)	92
66. Limal	95
67. Lobbes	95
68. Moll	97
69. Mons	99
70. Namur	100
71. Ottignies	100
72. Péruwelz	102
73. Ransart	104

	Pages.	
74. Saint-Trond	104	
75. Statte.	105	
76. Tilbourg	106	
77. Tongres.	109	
5° Gares exploitées, chaque train payant une redevance à la communauté :		
78. La Sambre.	110	
79. Quiévrain	111	
6° Gares non classées :		
80. Gand (Eecloo).	111	
81. Grimbergen	112	
82. Termonde	113	
83. Wondelgem	113	
CHAPITRE III. — Règles à suivre pour la transmission des marchandises et des bagages et le règlement des réclamations et pour l'emploi réciproque du matériel		115
ANNEXE n° 1. — Règles à suivre entre les Administrations Belges, Néerlandaises et Luxembourgeoises		117
ANNEXE n° 2. — Règles à suivre entre les Administrations Françaises		141
ANNEXE n° 3. — Règlement d'Exploitation du Verein des chemins de fer allemands		161
ANNEXE n° 4. — Règlement de l'Union Internationale pour l'emploi réciproque du matériel		173
ANNEXE n° 5. — Convention du 28 avril 1884 réglant la répartition du trafic des marchandises entre les chemins de fer de l'Etat Belge et le chemin de fer Grand Central Belge		193