SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CHEMINS DE FER BELGES

DE LA JONCTION DE L'EST.

Loi, Arrêtés de Concession, Cahier des Charges et Conventions

RELATIFS

AU CHEMIN DE FER DE MANAGE A WAVRE.

BRUXELLES,

IMPRIMERIE DE J. DELFOSSE, LITHOGRAPHE DE LA COUR, RUE D'ASSAUT, 16.

1856.

Société Anonyme

DES

CHEMINS DE FER BELGES DE LA JONCTION DE L'EST.

CHEMIN DE FER DE MANAGE A WAVRE.

LOI AUTORISANT LA CONCESSION.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE. Le Gouvernement est autorisé à accorder aux sieurs John-Mark-Frederick Smith, lieutenant-colonel du génie, de Chatham, et consorts, la concession d'un chemin de fer de *Manage à Wavre*, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges signés le 19 février 1846.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Laeken, le 18 juillet 1846.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

DE BAVAY.

Scellé du sceau de l'État,

Le Ministre de la Justice,

Baron J. D'ANETHAN.

ARRÊTÉ DE CONCESSION.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi de ce jour qui autorise le Gouvernement à accorder à sir John-Mark-Frederick Smith, lieutenant-colonel du génie, de

Chatham, et consorts, la concession d'un chemin de fer de *Manage à Wavre*, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges signés le 19 février 1846 ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article premier. La concession du chemin de fer de *Manage à Wavre* est accordée à sir John-Mark-Frederick Smith, lieutenant-colonel du génie, de Chatham, et consorts.

Art. 2. Les conditions de cette concession seront déterminées par la convention et le cahier des charges signés le 19 février 1846 ; ces actes seront annexés au présent arrêté.

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 18 juillet 1846.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

De Bavay.

CONVENTION.

Entre MM. le chevalier sir John-Mark-Frederick Smith, lieutenant colonel du génie, de Chatham, Miles Charles Seton, de n° 2, Park Place, Londres, agissant tant en leur propre nom que comme fondés de pouvoirs, suivant procurations authentiques de MM. le très-honorable John Paulet, marquis de Winchester, d'Amporthouse en le comté de Hants; le très-honorable Francis Nathaniel Conyngham, marquis de Conyngham, de Werstead Lodge, près Ipswich ; le très-honorable William Keppel Barrington, vicomte Barrington de Beckett en le comté de Berks ; l'honorable William Ashley, de Saint-James's Palace, Londres ; Henry Amsinck, de la marine royale, de n° 25, Bucklersbury, Londres, et Charles Hopkinson, banquier, de n° 39, Eaton Place, Belgrave Square, Londres, et M. Jean Beuckers, lieute-

nant-colonel du génie, à Bruxelles, agissant comme fondé de pouvoirs des mêmes constituants et suivant le même titre, d'une part;

Et le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux publics, d'autre part;

A été convenu :

Article premier. La convention provisoire du 17 mai 1845, entre les premiers soussignés et leurs mandants, d'une part, et le Département des Travaux publics, d'autre part, est annulée et est remplacée par les dispositions dont la teneur suit :

Art. 2. Les premiers contractants, en qualités qu'ils agissent, s'engagent à fournir les fonds nécessaires pour exécuter à leurs risques et périls, conformément aux plans annexés et d'après les clauses et conditions du cahier des charges ci-joint, un chemin de fer partant de la station du railway de l'État, à Manage, aboutissant à Wavre et passant par Nivelles et Genappe.

Art. 3. Le cautionnement de 750,000 fr., déjà déposé par les premiers contractants, restera affecté à la garantie de l'engagement résultant pour eux de l'article précédent.

Art. 4. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux publics, de la réalisation d'une seconde somme de 750,000 fr.

Art. 5. Les concessionnaires pourront, de commun accord avec le Gouvernement, relier leur chemin de fer à la ligne de l'est du railway de l'État, soit par un prolongement direct de Wavre vers Vertryck ou vers Landen, soit par l'intermédiaire du chemin de fer à construire éventuellement de Tirlemont à Gembloux, et par deux embranchements, dont l'un de Court-Saint-Étienne à Malèves, et l'autre des environs d'Autgaerden vers Neerwinden ou Landen. Dans le cas où ils exécuteront la ligne de Wavre à Vertryck, ils auront la faculté de prolonger cette ligne jusqu'au chemin de fer à construire éventuellement entre Diest et Hasselt.

Art. 6. Les concessionnaires pourront construire des embranchements de la ligne principale vers les stations de Luttre et de Braine-le-Comte; un embranchement de Nivelles vers le dernier point deviendra obligatoire pour les concessionnaires si, dans les cinq premières années de la concession, un chemin de fer aboutis-

sant directement à la station de Braine-le-Comte, venait à être construit à l'ouest du railway de l'État de Bruxelles à Mons.

Art. 7. Les concessionnaires devront faire connaître leurs intentions définitives relativement à la construction des extensions et embranchements, dans les délais qui leur seront fixés par le Ministre des Travaux publics.

Art. 8. Les embranchements et extensions à construire éventuellement, aux termes des art. 5 et 6 ci-dessus, seront exécutés sous le régime des clauses et conditions du cahier des charges ci-joint, et conformément au tracé et au profil à en déterminer par le Ministre des Travaux publics, d'après les projets à produire par les concessionnaires.

Art. 9. En cas d'exécution de tout ou partie des embranchements ou extensions, le cautionnement mentionné à l'art. 3 devra être augmenté si, à l'époque à laquelle il y sera procédé, la valeur des terrains déjà acquis et des travaux déjà exécutés par les concessionnaires, ajoutée à la partie non remboursée du cautionnement, ne représente pas au moins le dixième du montant total de l'ensemble des travaux à faire pour la ligne principale et pour les embranchements ou extensions dont l'exécution aura été décidée.

L'augmentation du cautionnement sera de la somme nécessaire pour compléter le dixième du montant ainsi calculé.

Art. 10. Les concessionnaires auront la préférence, pour l'exécution d'un prolongement du chemin de fer de Wavre à Manage, jusqu'à la frontière française, dans la direction de Chimay, dans le cas où le Gouvernement jugerait à propos de faire exécuter un chemin de fer dans cette direction, sauf les droits accordés à des tiers par des lois, arrêtés ou conventions antérieurs et en se conformant aux lois et arrêtés sur la matière.

Art. 11. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé dans le cas où la loi de concession approuvant la présente convention ne serait pas votée dans le cours de la présente session, ou si les chambres législatives apportaient aux présentes des changements que les capitalistes concessionnaires ne pourraient pas admettre.

Art. 12. Le Ministre des Travaux publics accepte les stipulations et conditions qui précèdent, et s'engage à les soumettre à la sanction de la législature, pendant la session de 1845 à 1846.

Art. 13. La convention qui précède sera regardée comme non avenue si la sanction de la législature lui était refusée.

Fait à Bruxelles, en double expédition, le dix-neuf février 1800 quarante-six.

C. d'Hoffschmidt.

Smith.

Seton.

Beuckers.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. Le chemin de fer de Manage à Wavre prendra son origine à la station de Manage, sur le railway de l'État, passera à Nivelles et Genappe et ira aboutir à Wavre en un point qui sera ultérieurement déterminé de commun accord par le Ministre des Travaux publics et les concessionnaires.

La longueur développée de ce tracé est d'environ 41 kilomètres; des voies de raccordement devront être disposées convenablement à Wavre, avec le railway concédé de Louvain à la Sambre et à Manage avec celui de l'État.

Toutes les parties de ce chemin, tant sous le rapport du tracé (courbes, alignements, etc.), que sous celui du profil (pentes, rampes, niveaux, etc.), devront d'ailleurs être exécutées, autant que possible, conformément aux plans et indications générales du projet dressé par ordre du département des travaux publics.

Les ouvrages d'art, les bâtiments et dépendances, les stations et le matériel d'exploitation devront également se trouver en rapport avec les données et les prévisions du même projet. Le poids des rails sera au minimum de 24 kilogrammes par mètre courant. Les concessionnaires auront la faculté, sous réserve de l'approbation du Gouvernement, de faire usage, pour l'établissement du railway, soit du système supposé dans le projet, soit de tout autre système présentant les garanties nécessaires pour la sûreté et la régularité des transports.

Art. 2. Dans le courant de l'année, à compter du jour où la loi de concession aura été promulguée, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux publics, par section, les

projets complets, consistant en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges de gardes, les projets des stations, bâtiments et dépendances et généralement de tous les ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

Art. 3. Le Ministre des Travaux publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit telles modifications qu'il jugera nécessaires et utiles ; les concessionnaires devront se conformer à la décision qui sera prise à cet égard, et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés que moyennant l'autorisation expresse et formelle du département des travaux publics. La décision ministérielle portant approbation ou improbation des projets complets sera signifiée dans le mois qui suivra leur présentation.

Art. 4. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État.

Art. 5. Le fer pour la voie proviendra des usines du pays, pourvu, toutefois, qu'elles puissent le livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 p. c. celui des fers étrangers rendus à Anvers.

Art. 6. Les concessionnaires auront la faculté, sous réserve de l'approbation du Gouvernement, de substituer, sur tout ou partie de leur ligne, au mode d'exploitation par locomotives, tout autre mode de traction ou de propulsion présentant des avantages de sécurité, de régularité et de célérité au moins équivalentes.

Art. 7. Les locomotives ou autres machines motrices, les voitures et wagons seront confectionnés dans le pays ; cependant, à raison des perfectionnements qui pourraient être apportés, à l'étranger, dans la fabrication des machines, les concessionnaires ont la faculté d'y acheter celles qui leur seront nécessaires pour leur servir de modèle.

Art. 8. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des mêmes localités, sous la seule condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité, et qu'ils seront mis en œuvre, d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

Le chemin de fer concédé s'élèvera partout au-dessus des eaux d'inondation ; les terrains seront acquis dans l'hypothèse de

l'établissement d'une double voie, à raison de 8^m60 au moins de largeur en crête, dont 2^m50 pour l'entre-voie ; les concessionnaires auront la faculté de n'établir qu'une seule voie de railway d'au moins 4^m50 de largeur en crête, jusqu'à l'époque où l'activité de la circulation leur fera sentir la nécessité de la doubler, sous la condition de ménager des gares d'évitement en nombre suffisant pour parer à tous les besoins du service et aux éventualités d'accidents.

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

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

Il sera construit au-dessous et au-dessus du chemin de fer, des ponts, ponceaux, aqueducs, buses, viaducs, tunnels, etc., etc., en nombre suffisant et dont le débouché ou les ouvertures seront déterminés d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage. Les ponts, sur le canal de Charleroy et son embranchement seront disposés de manière à ne causer aucune entrave à la navigation. Pendant leur construction, les concessionnaires prendront toutes les mesures nécessaires pour que cette navigation ne puisse en souffrir.

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

Art. 9. Les travaux et constructions seront achevés, au plus tard, endéans les quatre années, à compter du jour fixé par l'art. 2, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer concédé puisse être exploité sur toute sa longueur, par locomotives, ou par tout autre mode de traction ou de propulsion qui aura été adopté de commun accord avec le Gouvernement.

Art. 10. Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation, ni commencer aucuns travaux avant d'avoir justifié, à la satisfaction du département des travaux publics, de la

réalisation d'un premier versement, en Belgique, d'une somme de 1,500,000 fr., y compris le cautionnement exigé par l'art. 15.

Art. 11. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, en vertu d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux publics.

Art. 12. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer de Manage à Wavre, pour son exploitation et pour son entretien. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 13. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

Art. 14. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

Art. 15. Le cautionnement de 750,000 francs fourni par les concessionnaires demeure affecté à la garantie de leurs engagements; le Gouvernement en restera le dépositaire, sans devoir aucun intérêt; il sera restitué aux concessionnaires, par cinquièmes, à mesure qu'ils auront exécuté les travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

Art. 16. Si, dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du versement de 1,500,000 francs exigé par l'art. 10, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 17. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complétement achevés endéans le délai fixé par l'art. 9 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la deuxième année.

Art. 18. Dans le cas de déchéance prévu par les articles précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'État, aucune réclamation, ni prétention, de quelque chef que ce puisse être.

Dans le cas où le cautionnement des concessionnaires ne leur aurait pas encore été entièrement restitué, ce cautionnement ou ce qui leur en demeurerait dû serait acquis à l'État à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la somme ainsi acquise au Gouvernement.

Si l'adjudication, ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette dernière tentative demeurait également sans résultats, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel et toute la partie non remboursée du cautionnement, seraient acquis, sans aucune indemnité, au Gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 19. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure dûment constaté.

Art. 20. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges,

l'Administration pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

Art. 21. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses embranchements et dépendances; ils feront également dresser, à leurs frais, et contradictoirement avec l'Administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc. Des expéditions, dûment certifiées, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, seront déposées, aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'Administration.

EXPLOITATION ET ENTRETIEN.

Art. 22. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie actuellement en vigueur, ou à intervenir par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer concédé et à ses embranchements.

Le Gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer et de ses dépendances.

Les concessionnaires seront autorisés à faire, sauf l'approbation de l'Administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent sont obligatoires pour les concessionnaires, et, en général, pour les personnes qui feront usage du chemin de fer.

Art. 23. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation; si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées, à cet effet, par l'Administration, le Gouvernement pourrait y faire procéder d'office, et, dans ce cas, il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des travaux et

fournitures exécutés, majoré d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

Art. 24. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

PÉAGES.

Art. 25. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire, par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, le Gouvernement leur concède, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer et sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir les droits déterminés au tarif ci-après, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins desdits concessionnaires.

Les bases du tarif sont les suivantes :

TARIF.

Marchandises.

PREMIÈRE CLASSE.

Ardoises, bières, bois de construction, briques, cendres, céréales, chaux en sacs ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sacs, engrais, fers en barres ou étirés, et les objets en fonte dont la valeur n'excède pas 50 francs par 100 kilog., graines, laines brutes (dites *en masse*), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumon ou en lingots, minerais, mitraille ou limaille en baril, noir animal servant d'engrais, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, sel de soude, son, terres, tôles, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisses et objets analogues.	Fr. 0-45, par tonneau et par lieue de 5,000 mèt.

DEUXIÈME CLASSE.

Marchandises qui ne sont comprises ni dans la première ni dans la troisième classe.	Fr. 0-75, id.

TROISIÈME CLASSE.

Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile et dangereux.	Fr. 1-00, id.

Voyageurs, bagages et petites marchandises.

Voyageurs.	1re classe . . . fr.	» 40 par voyageur et par lieue.
	2e id. . . .	» 30 id.
	3e id. . . .	» 20 id.
Bagages		» 30 par 100 kilog. et par lieue.
Articles de diligence.	Au-dessous de 5 kilog.	» 60 par colis pour toutes les distances.
	Au-dessus de 5 id.	» 20 par 100 kilog. et par lieue.

Fonds et valeurs.

DISTANCES.	De 1 à 100 francs.	De 101 à 300 francs.	De 301 à 1,000 francs.	De 1,001 à 3,000 francs.	Par chaque mille au-dessus des 3 premiers mille francs.	
					Par 1,000 francs.	Or et papier, valeurs.
De 10 lieues et au-dessous.	» 50	» 75	1 00	1 50	» 25	» 20
De plus de 10 lieues . .	» 75	1 15	1 50	1 75	» 40	» 30

Équipages	à 2 roues, par lieue et par voiture. . . . . fr.	2 »
	à 4 roues, id. . . . . »	3 »
Chevaux.	1 cheval, par lieue et par convoi . . . . . »	2 »
	2 ou 3 chevaux, id. . . . . »	2 25
Bétail.	5 ou 6 bœufs ou un wagon de petit bétail, par lieue et par voiture. . . . . »	2 25
	3 ou 4 bœufs, 6 à 10 porcs ou veaux, 11 ou 12 moutons, par lieue et par voiture . . . . . »	2 »
	1 ou 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons, par lieue et par voiture . . . . . »	1 50

Le Gouvernement pourra prescrire l'emploi de wagons couverts pour les voyageurs.

Le chargement et le déchargement des marchandises pondéreuses se feront aux frais de l'expéditeur et par les soins des concessionnaires, aux prix actuellement fixés par les tarifs de l'État.

Les diverses bases qui précèdent ne sont, au reste, que des *maxima* et il sera facultatif aux concessionnaires de les réduire, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Le transport d'objets dangereux, de masses indivisibles de grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

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

Art. 26. Les concessionnaires auront le droit d'appliquer le tarif ci-dessus à toutes les sections qui pourraient être livrées à la circulation avant l'achèvement des travaux, et ce avec l'autorisation du Ministre des Travaux publics.

Art. 27. Dans le cas où les concessionnaires jugeraient utile et convenable d'abaisser, au-dessous des limites *maxima* déterminées par le tarif, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis qu'après un délai de trois mois.

Art. 28. Tous changements apportés dans les tarifs devront être approuvés par un arrêté du Ministre des Travaux publics, pris sur la proposition des concessionnaires et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publications.

Art. 29. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'Administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois; les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 30. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

Art. 31. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 32. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

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

Art. 33. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

Art. 34. Au moyen de la perception des droits réglés, ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Art. 35. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'Administration.

Art. 36. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer concédé ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 37. Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires; mais le Gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés, aux fins de remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire, au vœu de la loi du 15 avril 1843.

Art. 38. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires; à cet effet, les concessionnaires verseront, endéans les trois mois à compter de la date de la concession, et annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui

leur sera indiquée à cet effet, une somme de 12,000 francs, et, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 1,000 francs.

Art. 39. La surveillance à opérer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et par suite elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

Art. 40. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien, et par suite, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complétement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

Art. 41. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

Art. 42. Les concessionnaires ont la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière. Ces actions ne pourront être émises en Belgique par souscription ouverte au public, ni être cotées aux bourses d'Anvers et de Bruxelles qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

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

Art. 43. Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de

route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

Le Gouvernement se réserve également de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé. Les concessionnaires auront la préférence pour l'exécution de ces embranchements, qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

Art. 44. Les concessionnaires seront non recevables à réclamer des indemnités :

1° A titre des modifications que pourraient subir la taxe des barrières et les péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession;

2° A titre de modifications au tarif de la douane;

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

Art. 45. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer, de ce chef, d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente concession, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et, dans ce cas, les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

Art. 46. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait connaître la réalité et l'influence par le Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'Administra-

tion ou à ses agents ; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement au moment où ils auront été posés, ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Art. 47. Dans aucun cas ils ne pourront baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement ; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Art. 48. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme qui leur est accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

Art. 49. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'Administration ; les communications, réquisitions et ordres seront transmis, par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

Art. 50. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose ; avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires.

Art. 51. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

Art. 52. Les droits d'enregistrement seront fixés et s'élèveront à 1 franc 70 centimes en principal.

Bruxelles, le 18 février 1846. C. d'Hoffschmidt.

Accepté au nom des concessionnaires, en vertu des pouvoirs concédés par la procuration ci-annexée.

Bruxelles, le 19 février 1846. Beuckens.

L'Ingénieur de la Compagnie.

Prichard Baly.

CHEMIN DE FER DE MANAGE A WAVRE PAR NIVELLES.

LÉOPOLD, roi des belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 20 décembre 1851, art. 3, § B, autorisant le Gouvernement à garantir, pendant cinquante ans, à la Compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de Manage à Wavre par Nivelles, un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur un capital qui ne pourra excéder cinq millions de francs, et à lui faire abandon de la partie du cautionnement dont le trésor est encore en possession;

Vu la convention conclue les 28 et 30 août entre notre Ministre des Travaux publics d'une part, et les représentants de la *Société anonyme des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, d'autre part;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La convention ci-dessus mentionnée des 28 et 30 août dernier est approuvée; elle restera annexée au présent arrêté.

Notre Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 16 septembre 1852.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

Ém. Van Hoorebeke.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, à ce autorisé par la loi du 20 décembre 1851, et représenté par M. Émile Van Hoorebeke, Ministre des Travaux publics, d'une part,

Et, d'autre part, la *Société anonyme des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, représentée par sir John-Mark-Frederick Smith, Président du Conseil d'Administration, et par M. Miles-Charles Seton,

l'un des Administrateurs, assistés de M. William-Georges Bicknell. Secrétaire, agissant au nom du Conseil d'Administration, par suite de la convention provisoire avenue entre le Gouvernement belge et la Société, le 28 février 1852, et en vertu de la résolution approbative de ladite convention, prise dans l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires, tenue à Bruxelles le 26 juin 1852, dont le procès-verbal original est déposé en l'étude du Notaire Coppyn, à Bruxelles,

A été convenu ce qui suit :

Article premier. La concession du chemin de fer de Manage à Wavre, accordée par arrêté royal du 18 juillet 1846, aux sieurs John-Mark-Frederick Smith et consorts, est maintenue dans le chef de la *Société anonyme des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est*, substituée auxdits concessionnaires, avec tous les droits, priviléges, charges et obligations attachés à la concession.

Eu égard à la justification faite par cette société, aux termes de la lettre, en date du 25 août 1852, annexée aux présentes, qu'elle s'est assuré les moyens nécessaires pour exécuter son entreprise, la substitution ci-dessus est admise d'une manière pure et simple, sans réserve de la part du Gouvernement d'aucune action personnelle contre les concessionnaires primitifs.

Art. 2. La convention et le cahier des charges annexés à l'arrêté royal précité du 18 juillet 1846, resteront applicables, dans toutes leurs parties, à la ligne de Manage à Wavre, sous les modifications résultant du présent contrat.

Art. 3. La concession de Manage à Wavre ne comprend ni embranchements, ni raccordements destinés à relier le chemin de fer, ou son exploitation, au canal de Charleroy. Toutefois, la Société concessionnaire aura la préférence pour l'obtention de la concession ou l'exécution de tels embranchements ou raccordements, si l'utilité en était reconnue.

Si ces embranchements ou raccordements venaient à être établis soit par la Société, soit par d'autres, celle-ci s'engage à tenir compte à la Compagnie des embranchements du canal de Charleroy, de tout le bénéfice net que le transport de charbons expédiés directement ou indirectement des charbonnages du bassin du Centre, pour être embarqués au canal, pourrait lui procurer.

La construction desdits embranchements ou raccordements deviendra facultative, et le droit de les exécuter est dès à présent concédé à la Société du chemin de fer pour le cas où une convention directe, réglant leurs droits réciproques, interviendrait entre ladite Société et celle des embranchements du canal de Charleroy. Une copie certifiée de cette convention serait transmise au Ministre des Travaux publics; le tracé et les plans de détail des embranchements ou raccordements que l'on se proposerait de construire dans ce cas devraient, au préalable, être approuvés par le Ministre, qui réglerait en même temps les conditions d'ordre, de surveillance et de sécurité réclamées par les circonstances.

Art. 4. La Société s'engage à exécuter la section de Manage à Nivelles pour la livrer à l'exploitation au plus tard le 15 avril 1854. Les travaux seront commencés dans le cours de l'année 1852, sans que la Société soit tenue à faire aucune justification de versements autres que ceux déjà réalisés par elle.

Art. 5. L'exécution de la ligne de Manage à Wavre, pour les sections comprises entre Nivelles et Wavre, n'est obligatoire que pour autant que la ligne de Wavre à Louvain soit achevée est mise en exploitation.

La première devra être achevée, dans ce cas, dans le terme d'un an après le complet achèvement et l'ouverture de la ligne de Wavre à Louvain, sans que cependant le délai total accordé à la société puisse être moindre de trois ans.

Art. 6. La Société aura la faculté de n'exécuter la route entre les stations que pour une seule voie de railway; les terrassements pourront également être effectués dans cette hypothèse de l'exécution d'une route à simple voie seulement; mais l'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art se feront, dès l'origine, en vue de l'établissement de deux voies.

Art. 7. La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix ans à partir de la mise en exploitation de la ligne entière de Manage à Wavre. Toutefois, les quatre-vingt-dix années commenceront à courir depuis la mise en exploitation de la section de Manage à Nivelles, si par suite du non-achèvement du chemin de fer de Louvain à Wavre cette section était seule exécutée et exploitée.

Art. 8. A titre de garantie, il restera déposé entre les mains du Gouvernement une valeur nominale de 1,296.000 francs de

rente 2 ½ p. c. et 102,000 francs en coupons échus, ensemble 750,000 francs, lesquelles valeurs seront prélevées sur le cautionnement précédemment déposé par la Société. Le surplus des intérêts acquis sur ce cautionnement sera restitué immédiatement à la Société.

Le cautionnement de 750,000 francs sera restitué à la Société par dixièmes, à mesure qu'elle justifiera avoir exécuté des travaux ou avoir acquis des propriétés pour une somme égale à celle dont elle réclamera le remboursement.

Art. 9. L'État garantit à la Société, et ce pendant un terme de cinquante ans, un minimum d'intérêt annuel de 4 p. c., portant exclusivement sur le capital affecté à la construction, et qui, d'après les vérifications faites et pour éviter toute contestation ultérieure, est fixé, dès à présent, d'une manière irrévocable, à la somme de 5 millions de francs. Ce capital se répartit entre les diverses sections de la ligne de Manage à Wavre de la manière suivante :

Section de Manage à Nivelles	fr.	1,600,000
— de Nivelles à Genappe	»	1,800,000
— de Genappe à Court-Saint-Étienne . .	»	850,000
— de Court-Saint-Étienne à Wavre. . .	»	750,000
Ensemble. . .	fr.	5,000,000

Toute section pourra, dès qu'elle sera achevée, être livrée à l'exploitation.

L'intérêt garanti courra au profit de la Société pour le capital affecté à l'établissement de chaque section, à partir du jour de sa mise en exploitation.

Art. 10. Le nombre et la marche des convois desservant soit les sections livrées à l'exploitation, soit la ligne entière, seront réglés de concert entre le Gouvernement et la Société.

Art. 11. Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire des sections ou de la ligne entière sera réglé de commun accord entre le Gouvernement et la Société, et arrêté au 31 décembre de chaque année.

Le Gouvernement aura le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Société, ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien ne seront point compris les augmentations ou renouvellement du matériel roulant ni les renouvellements des rails, billes ou accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions des ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

Art. 12. L'intérêt à courir sera acquitté par le Gouvernement sur le vu des comptes des recettes et dépenses, arrêté comme il est dit à l'article précédent.

Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Société une somme plus forte que celle représentant 4 p. c. du capital affecté à la construction de chaque section.

Art. 13. Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. c. du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt.

Art. 14. La redevance annuelle que l'art. 38 du cahier des charges impose à la Compagnie sera réduite à la somme de 3,000 francs pendant l'exécution des travaux ; elle sera de 1,000 francs après l'achèvement de la ligne et de ses dépendances.

Toutefois, si la section de Manage à Nivelles était seule exécutée et exploitée, la redevance de 1,000 francs serait réduite à 500 francs annuellement. Ces dernières sommes seront, après l'ouverture de la ligne entière ou d'une ou plusieurs sections, portées en dépense dans les comptes d'exploitation du railway.

La Société ayant versé au trésor, le 17 juillet 1847, une somme de 12,000 francs en exécution de l'art. 38 du cahier des charges, il est convenu qu'elle sera exempte du payement des redevances mentionnées aux deux paragraphes précédents, à concurrence de ladite somme de 12,000 francs.

Art. 15. Si, endéans les termes fixés par les art. 4 et 5, les travaux n'étaient pas terminés, ainsi que cela est prévu, la Société concessionnaire sera, par ce seul fait, et de plein droit, déchue de sa concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

En cas de déchéance, il sera fait application de l'art. 18 du cahier des charges.

Ces dispositions ne seront plus applicables, si la Société justifie que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un cas de force majeure dûment constaté.

Art. 16. La Société ayant contracté un emprunt pour se procurer le complément du capital nécessaire à l'exécution de son entreprise, déclare avoir délégué à M. Jonathan-Raphaël Bischoffsheim, chargé de la négociation, du payement des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt, les sommes qui pourraient être dues par l'État, du chef de la garantie du minimum d'intérêt.

Le Gouvernement, sans entendre rien innover aux conditions auxquelles la présente convention subordonne la garantie du minimum d'intérêt, accepte la délégation ci-dessus et s'engage à acquitter entre les mains du délégataire les sommes qu'il pourrait avoir à payer.

Art. 17. La présente convention, si elle est soumise à l'enregistrement, sera, comme le cahier des charges, avec lequel elle se confond, enregistrée au droit fixe de 1 franc 70 centimes en principal.

Fait en double, à Londres, le 28 août 1852, et à Bruxelles, le 30 août 1852.

Ém. Van Hoorebeke.

Frederick Smith, *Président.*

M.-C. Seton, *Directeur.*

W.-G. Bicknell, *Secrétaire.*