SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CHEMINS DE FER

DE

MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

STATUTS — CAHIER DES CHARGES.

BRUXELLES.
IMPRIMERIE DE DELTOMBE,
RUE N.-D. AUX-NEIGES, 36.

1855

SOCIÉTÉ ANONYME.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CHEMINS DE FER

DE MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

STATUTS. — CAHIERS DES CHARGES.

BRUXELLES,
IMPRIMERIE DE DELTOMBE,
RUE N.-D.-AUX-NEIGES, 36.

1856

SOCIÉTÉ ANONYME

DES

CHEMINS DE FER

DE MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

ARRÊTÉ ROYAL DU 2 MARS 1856.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu l'expédition ci-annexée d'un acte public, reçu le 9 février 1856, par Me G.-H. Annez, notaire à Bruxelles, et renfermant les statuts de la société anonyme dite : *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain*, pour l'établissement de laquelle on demande la sanction prescrite par le Code de commerce;

Vu les articles 29 et suivants de ce Code;

Sur le rapport de Notre Ministre des affaires étrangères, Notre Ministre des travaux publics entendu,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er. L'établissement de la société anonyme dite : *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain* est autorisé et ses statuts, tels qu'ils résultent de l'acte précité du 9 février 1856, sont approuvés, sous les réserve et condition que les présentes autorisation et approbation n'apportent aucune novation aux conventions et cahiers des charges relatifs à la concession desdits chemins de fer.

Art. 2. Ces autorisation et approbation sont accordées sans préjudice des droits des tiers; Nous Nous réservons de les révoquer en cas de violation ou de non exécution des statuts de la société et des dispositions du présent arrêté.

Art. 3. Notre Ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 2 mars 1856.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des affaires étrangères,

Vte Vilain XIIII.

STATUTS.

Par devant Me Guillaume-Henri Annez, notaire résidant à Bruxelles, et en présence des témoins ci-après dénommés.

Ont comparu :

1° M. le baron James-Mayer de Rothschild, banquier, grand officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue Laffitte, n° 21, agissant aux présentes au nom et comme ayant la signature sociale de la maison de banque de Rothschild, frères, établie à Paris, rue Laffitte, n° 21 ;

2° La Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, dont le siége est à Bruxelles, représentée par M. le comte Ferdinand-Philippe de Meeûs, son gouverneur, et M. Jean-Jacques Hyacinthe Doffegnies, son secrétaire, demeurant tous deux à Bruxelles ;

3° La société anonyme des charbonnages belges, dont le siége est à Mons, représentée par MM. Léon Talabot, Michel Poisat et Louis-Gentil-Armand Imbault, tous les trois propriétaires domiciliés à Paris, administrateurs de la société anonyme des charbonnages belges, délégués à l'effet des présentes par délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 6 février courant, dont extrait enregistré à Bruxelles ce jour, vol. 16, folio 38 recto, case 2, au droit de deux francs vingt et un centimes, par le receveur Ippersiel, restera annexé aux présentes ; ladite délibération donnant pouvoir à MM. Talabot, Poisat et Imbault prénommés, de représenter le conseil d'administration de ladite société des charbonnages belges à raison de la délibération de l'assemblée générale des actionnaires de la même société du 29 avril dernier dont un extrait, certifié par le président du conseil d'administration, a été enregistré à Bruxelles ce jour, vol. 16, folio 38 recto, case 2 ; au droit de deux francs vingt et un centimes, par le receveur Ippersiel, restera annexé au présent acte, ladite délibération auto-

risant le conseil d'administration à faire apport à la société constituée par les présentes, du chemin de fer de Saint-Ghislain ;

4° La société anonyme du chemin de fer de Saint-Ghislain, dont le siége est à Saint-Ghislain, ici représentée par MM. Talabot, Poisat et Imbault, tous les trois prénommés ;

5° M. Ernest-Henri Brugmann, banquier, domicilié à Bruxelles.

Lesquels ont préliminairement exposé ce qui suit :

MM. de Rothschild, frères, stipulant tant en leur nom qu'au nom de la compagnie des charbonnages belges, la Société Générale et M. Brugmann se sont unis en dix-huit cent cinquante-trois à l'effet de poursuivre :

1° Auprès du gouvernement belge l'obtention de la concession d'un chemin de fer de Mons à la frontière belge vers Aulnois;

2° Auprès du gouvernement français l'obtention de la concession d'un chemin de fer de la frontière belge jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes, et jusqu'à la Sambre à Hautmont.

Pour le cas où ces concessions seraient obtenues, il a été convenu qu'elles seraient mises en société anonyme, et que la compagnie des charbonnages belges, d'accord avec la compagnie du chemin de fer de Saint-Ghislain, apporterait dans la société nouvelle le chemin de fer de Saint-Ghislain.

Il a été aussi entendu que la compagnie des charbonnages belges transmettrait à la nouvelle société le droit qui lui est accordé par l'arrêté royal du onze août dix-huit cent cinquante et un, en vertu de la loi du deux mai dix-huit cent trente-sept.

La concession du chemin de fer de Mons à la frontière belge a été poursuivie par MM. de Rothschild frères et par la Société Générale. Elle leur a été accordée par arrêté royal du quinze janvier dix-huit cent cinquante-quatre, inséré au *Moniteur* du dix-huit janvier dix-huit cent cinquante-quatre, et ce aux clauses et conditions du cahier des charges annexé audit arrêté et également inséré au *Moniteur* du dix-huit janvier dix-huit cent cinquante-quatre.

L'article trois de ce cahier des charges porte ce qui suit :

« L'arrêté royal mentionné à l'article qui précède ne sortira toutefois ses effets qu'après que la partie du chemin de fer à construire sur le territoire français, depuis la frontière belge jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes et jusqu'à la Sambre, à Hautmont, aura également été concédée par le gouvernement français.

La concession du chemin de fer depuis la frontière belge jusqu'à Hautmont a été également poursuivie par MM. de Rothschild frères et la Société Générale.

Elle leur a été accordée suivant décret impérial de Sa Majesté

l'Empereur des Français en date du dix-neuf août dix-huit cent cinquante-quatre, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé audit décret, lesquels décret et cahier des charges ont été insérés au Bulletin des lois et au *Moniteur français* le vingt-trois août dix-huit cent cinquante-quatre.

Afin que la ligne du chemin de fer de Mons à la Sambre puisse profiter aussi aux charbonnages du bassin du Centre, il a été convenu entre les demandeurs en concession et la société du chemin de fer de Namur à Liége avec ses extensions, laquelle société est propriétaire du chemin de fer de Manage à Mons, qu'une réduction de quarante centimes par tonne serait faite par celle-ci sur le péage total et uniforme de un franc soixante-seize centimes pour les transports de houilles et cokes allant du centre au delà de Mons par la ligne de Mons à Hautmont, et ce aussi longtemps que les charbonnages du Centre ne seront pas reliés directement à la Sambre vers Erquelinnes par un chemin de fer en exploitation.

Dans cet état, les comparants voulant, conformément à leurs conventions précédentes, réaliser la société anonyme projetée entre eux pour la construction et l'exploitation des chemins de fer ci-dessus relatés, en ont établi les statuts ainsi qu'il suit :

CHAPITRE PREMIER.

OBJET ET DÉNOMINATION DE LA SOCIÉTÉ, DOMICILE ET DURÉE.

Art. 1er. Il est formé entre les comparants et aussi entre toutes les personnes qui sont ou deviendront propriétaires des actions ci-après créées, une société anonyme ayant pour objet :

1° L'exécution et l'exploitation des chemins de fer de Mons à Hautmont concédés par l'arrêté royal du quinze janvier dix huit cent cinquante-quatre et par le décret impérial du dix-neuf août dix-huit cent cinquante-quatre ;

2° L'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain et de ses embranchements ;

3° Le raccordement du chemin de fer de Saint-Ghislain à la station de Frameries et l'exploitation de ce raccordement.

Art. 2. La société prend la dénomination de compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.

Art 3. Le siége de la société et son domicile sont établis à Mons.

Art. 4. La société commencera à partir de la date de l'arrêté royal qui l'aura autorisée, et finira avec celle des concessions qui a la plus longue durée.

Art. 5. Sont formellement interdites toutes opérations, tout commerce qui ne se lieraient pas immédiatement à l'objet de la société, tel qu'il est défini ci-dessus, ainsi que tout achat ou conservation d'immeubles qui ne seraient pas nécessaires à l'entreprise,

et toute émission de banknotes, billets de caisse ou de tout autre papier de la même nature.

CHAPITRE II.

APPORTS.

Art. 6. *A.* MM. de Rothschild frères et la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale apportent à la présente société, qu'ils entendent mettre entièrement en leur lieu et place :

1° La concession du chemin de fer de Mons à la frontière française ;

2° La concession du chemin de fer de la frontière belge à Hautmont, ainsi que ces concessions sont accordées par les arrêté, décret et cahiers des charges ci-dessus énoncés, à la charge par la présente société de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui en découlent ;

3° Les droits résultant des arrangements conclus avec la société du chemin de fer de Manage à Mons, tels qu'ils sont décrits ci-dessus.

B. La compagnie des charbonnages belges, seule propriétaire de toutes les actions du chemin de fer de Saint-Ghislain, représentant ainsi seule et entièrement la compagnie dudit chemin de fer, fait apport à la société :

1° Du chemin de fer de Saint-Ghislain, tel qu'il se poursuit et comporte avec ses avantages et ses charges et tel qu'elle le possède actuellement.

La construction de ce chemin de fer, après avoir été décrétée d'utilité publique, par arrêté royal du dix-neuf mai dix-huit cent trente-six, a été adjugée ainsi que la concession du péage, pendant quatre-vingt-dix années, à M. Victorin Dessigny, par la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, suivant procès-verbal en date du vingt-huit juin dix-huit cent trente-six, enregistré et approuvé par arrêté royal du neuf juillet de la même année.

Enfin et par acte passé devant Me Coppyn, notaire à Bruxelles, le neuf décembre dix-huit cent quarante-deux, enregistré, il a été constitué une société anonyme, sous la dénomination de Société anonyme du chemin de fer de Saint-Ghislain, pour l'exploitation dudit chemin de fer, pendant les quatre-vingt-sept années six mois et neuf jours qui restaient à courir sur la concession faite à M. Dessigny, à partir du premier décembre dix-huit cent quarante-deux.

Cet acte contenant les statuts de ladite société a été approuvé par arrêté royal, en date du six mai dix-huit cent quarante-six (*Moniteur belge* du neuf du même mois).

La société nouvelle entre en jouissance des produits du chemin

de fer de Saint-Ghislain et en possession de tout son actif, à dater du premier mars prochain.

L'apport sera constaté par un procès-verbal contradictoire de livraison.

2° Le droit qui a été concédé à la société du chemin de fer de Saint-Ghislain, par arrêté royal en date du vingt-deux octobre dix-huit cent cinquante-et-un (*Moniteur belge* du vingt-cinq), de supprimer les plans inclinés dudit chemin de fer de Saint-Ghislain et de substituer la traction par locomotives à la traction par chevaux;

3° Les droits qui appartiennent à la compagnie des charbonnages belges, de faire l'embranchement concédé par arrêté royal du onze août dix-huit cent cinquante et un.

Le tout conformément aux arrangements arrêtés entre l'administration du chemin de fer de Saint-Ghislain et celle du chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu, par les lettres officielles des vingt-trois et vingt-huit août dix-huit cent cinquante-deux, lesquelles ont été déposées pour minute en l'étude de maître Mangin, notaire à Pâturages, suivant acte reçu par lui, le vingt-neuf juin dix-huit cinquante-cinq, de quel acte de même que desdites lettres une expédition restera annexée à la minute du présent acte.

Ces apports sont faits par la compagnie des charbonnages belges, à la condition et sous la réserve expresse de conserver, quant aux péages pour le transport des charbons de ses fosses vers la station de Frameries, les droits et avantages qui lui sont acquis aux termes de l'arrêté royal du onze août dix-huit cent cinquante-et-un, portant concession d'un embranchement en vertu de la loi du deux mai dix-huit cent trente-sept.

Afin d'éviter toute contestation sur l'appréciation de ces droits et avantages, il est convenu en termes de transaction et à forfait :

a. Que les charbons provenant des fosses ouvertes ou à ouvrir par les charbonnages belges dans leur concession actuelle de l'Agrappe et Grisœuil, seront transportés des fosses à la station de Frameries, au péage de six centimes par tonne et par kilomètre, et que ce péage sera perçu à raison de la distance moyenne de toutes les fosses en activité desdites concessions, la distance pour chaque siége d'exploitation étant rapportée au plan d'embranchement présenté au gouvernement belge le seize décembre dix-huit cent cinquante-quatre, par les concessionnaires de la ligne de Mons à Hautmont, soit que les fosses soient raccordées directement à la ligne principale, soit que la société du chemin de fer de Mons à Hautmont, à ce autorisée par le gouvernement, adopte un autre tracé ou un autre mode de raccordement du chemin de fer de Saint-Ghislain à la station de Frameries, sous la réserve des droits de la compagnie des charbonnages belges en ce qui concerne l'étendue de ces raccordements.

Il est entendu toutefois que si la compagnie des charbonnages belges raccordait des fosses à ouvrir sur ses concessions de Grisœuil au chemin de fer de Saint-Ghislain directement, les transports de ces fosses rentreraient dans les conditions communes des fosses desservies par ledit chemin; que quel que soit le mode de raccordement adopté par la société anonyme pour relier le chemin de fer de Saint-Ghislain à celui de Mons à Hautmont, il devra être exécuté en même temps que la ligne principale de Mons à Hautmont et terminé simultanément avec ce chemin.

b. Que le péage du chemin de fer de Saint-Ghislain, d'après le cahier des charges de sa concession, soit trente-sept centimes au minimum, et quarante-trois centimes au maximum, sera perçu par la société de Mons à Hautmont, pour le transport des charbons provenant des charbonnages belges, soit sur le raccordement à établir, soit sur les branches actuelles du chemin de fer de Saint-Ghislain, quand ces transports ne seront pas en destination de la station de Frameries, et que l'augmentation due à raison de l'établissement et de l'exploitation du raccordement du chemin de fer de Saint-Ghislain sera de six centimes par six cents kilogrammes (dix centimes par tonne).

c. Que le péage sera établi et perçu pour toutes les autres exploitations charbonnières de la manière définie au littéra *b*, soit que les transports aboutissent à la station de Frameries soit qu'ils aient lieu vers les rivages du canal de Mons à Condé ou dans tout autre direction; l'augmentation de dix centimes par tonne n'étant due que pour les transports qui empruntent en tout ou en partie le raccordement du chemin de fer de Saint-Ghislain à la station de Frameries.

La dissolution de la société du chemin de fer de Saint-Ghislain sera constatée par acte authentique, et toutes les actions seront détruites, à l'intervention de la société nouvelle.

CHAPITRE III.

FONDS SOCIAL. — ENTREPRISE A FORFAIT.

Art. 7. Le fonds social se compose :

1° De vingt mille actions de cinq cents francs chacune, ensemble dix millions de francs, 10,000,000

2° De quatorze mille huit cents obligations de cinq cents francs, rapportant chacune quinze francs d'intérêt par an.

Ces quatorze mille huit cents obligations seront délivrées à la compagnie des charbonnages belges et à la compagnie du chemin de fer de Saint-Ghislain en représentation de leurs apports déterminés à l'article six.

Ces obligations seront amorties par annuités dans le terme de quatre-vingt-dix ans.

L'amortissement commencera le 1er janvier de l'année qui suivra la mise en exploitation du chemin de fer sur toute son étendue.

L'assemblée générale des actionnaires, spécialement convoquée à cet effet et avertie de l'objet à mettre en discussion, pourra autoriser, en outre, l'émission d'actions ou d'obligations à concurrence d'un capital effectif de deux millions de francs, soit pour la suppression des plans inclinés du chemin de fer de Saint-Ghislain, si elle le juge utile, soit pour l'amélioration de ce chemin, soit pour l'accroissement du matériel.

Art. 8. Sur les vingt mille actions ci-dessus créées, seize mille six cents sont spécialement affectées à la construction des chemins, embranchements et autres travaux qui font l'objet de la présente société.

Les trois mille quatre cents actions restantes sont réservées pour être affectées à l'établissement du matériel d'exploitation; en conséquence et quant à présent, la première partie, soit seize mille six cents actions, sera seule émise.

L'émission de la seconde partie n'aura lieu qu'ultérieurement, et si besoin est, en vertu d'une décision du conseil d'administration de la société, approuvée par les commissaires.

Le conseil d'administration, d'accord avec les commissaires, pourra émettre des obligations en remplacement de ces actions.

En aucun cas, les actions ne pourront être émises au-dessous du pair.

Art. 9. Les actions sont au porteur ou nominatives au choix des actionnaires.

Elles sont signées par trois membres du conseil d'administration.

Le transfert des actions nominatives ne pourra avoir lieu que par une déclaration inscrite sur les livres de la société et signée par le cédant, le cessionnaire ou leurs mandataires.

Le titulaire d'actions nominatives reçoit un certificat d'inscription qui ne forme pas titre transmissible.

Chaque transfert ou transformation d'actions est passible d'un droit d'un franc par action au profit de la société, le droit de timbre compris.

Art. 10. Le montant des actions émises est exigible comme il suit :

Deux cents francs au moment de la formation de la société;

Soixante-quinze francs le cinq janvier dix-huit cent cinquante-sept;

Soixante-quinze francs le cinq mars dix-huit cent cinquante-sept;

Soixante-quinze francs le cinq juin dix-huit cent cinquante-sept;

Soixante-quinze francs le cinq septembre dix-huit cent cinquante-sept.

Les payements seront effectués soit au siége de la société, soit à Bruxelles à la caisse de la Société Générale ou chez M. Brugmann fils, soit à Paris à la caisse de MM. de Rothschild, frères.

A défaut de payement aux époques ci-dessus fixées, l'intérêt sera dû à raison de cinq pour cent l'an, pour chaque jour de retard, et le conseil d'administration, pourra, en outre, prononcer la déchéance des actions sur lesquelles les versements n'auront pas été effectués, en publiant à trois reprises différentes et à quinze jours au moins d'intervalle, les numéros des actions dans le *Moniteur belge*, dans un journal quotidien de Mons, un de Bruxelles et un de Paris.

Huit jours après la dernière publication, les actions seront annulées de plein droit et les sommes versées seront, pour toute répétition et indemnité, acquises à la société; le tout par la seule échéance du terme et sans qu'il soit besoin d'autre mise en demeure.

Le conseil d'administration pourra, quand il le jugera convenable, émettre de nouvelles actions en remplacement de celles qui auront été annulées.

Art. 11. Chaque action donne droit à une part proportionnelle et égale dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices.

Art. 12. Les actionnaires ne sont, en aucun cas, passibles que de la perte du montant de leurs actions.

Art. 13. Au conseil d'administration appartient le soin d'autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, et de déterminer la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de la délivrance des titres et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

Art. 14. Les actions sont indivisibles.

La société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

Art. 15. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe. La possession d'une action emporte adhésion aux statuts sociaux.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 16. Les seize mille six cents actions affectées, comme il est dit à l'article huit, à la construction des chemins et travaux à exécuter par la société, sont, dès à présent, souscrites au pair par MM. de

Rothschild frères, la Société Générale et M. Brugmann, dans la proportion d'un tiers pour chacun.

Ils s'engagent à prendre, dans la même proportion, les actions à émettre éventuellement pour la création du matériel dans le cas et dans les limites définis par l'article huit.

Art. 17. MM. de Rothschild frères, la Société Générale et M. Brugmann, comme condition de la souscription qui précède, et à raison, tant des dépenses faites que des autres engagements qu'ils vont prendre, demeurent seuls chargés à forfait, moyennant la somme de huit millions trois cent mille francs:

1° De la construction des chemins de fer de Mons à Hautmont;

2° Du raccordement des chemins de fer de Saint-Ghislain à la station de Frameries, de la manière qui sera déterminée par la société du chemin de fer de Mons à Hautmont.

En conséquence ils sont chargés :

A. De l'acquisition des propriétés immobilières nécessaires à l'établissement des chemins de fer, stations et dépendances, des indemnités de toute nature dues à des tiers du chef des privations de jouissance, droits réels ou autres à propos de l'exécution des travaux et des frais y relatifs; de la construction complète des chemins de fer, des stations et dépendances, dans l'état où ils doivent être reçus définitivement par les autorités compétentes au vœu des cahiers des charges des concessions.

Les rails seront munis d'éclisses boulonnées.

B. Des frais relatifs à l'organisation de la société anonyme, à la création des actions et obligations, à leur émission et à leurs versements.

C. Des frais d'administration de la société, du traitement des ingénieurs, agents et employés de celle-ci, jusqu'au jour de la mise en exploitation complète des lignes.

D. Jusqu'à ladite époque, du service des intérêts à raison de cinq pour cent l'an sur les versements successifs qui seront faits sur les actions ainsi que des intérêts des quatorze mille huit cents obligations créées par l'art. 7.

Il est néanmoins convenu que le service des intérêts ne pourra avoir lieu pendant plus de deux années, terme dans lequel les lignes complètes devront être achevées et livrées à l'exploitation sur toute leur étendue.

E. Enfin des dépenses de toute nature qui, jusqu'à l'époque de l'achèvement des lignes, doivent être faites pour arriver à l'exécution des charges et obligations attachées aux concessions.

Toutefois ne sont pas compris dans le présent engagement à forfait, les objets de toute nature considérés généralement comme rentrant dans le matériel d'exploitation et qui ne sont pas compris dans la nomenclature de l'art. 5 du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Par contre, MM. de Rothschild, frères, la Société Générale et M. Brugmann, recevront à leur profit, outre le prix stipulé ci-dessus, les intérêts des fonds composant les cautionnements fournis par les concessionnaires, les intérêts produits par l'encaisse des versements sur les actions ; les produits de l'exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain, à la charge de l'entretien ordinaire et celui de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes avant la terminaison complète des chemins à construire ; enfin, toutes les rentrées autres que le capital des actions opérées ou acquises avant ladite terminaison.

Les excédants des terrains empris ou occupés pour la construction des chemins et leurs dépendances, ainsi que toutes les valeurs mobilières et immobilières qui ne seront pas comprises dans la réception définitive à faire par les gouvernements, aux termes des cahiers des charges, demeureront également la propriété de MM. de Rothschild frères, la Société Générale et M. Brugmann.

Art. 18. MM. de Rothschild frères, la Société Générale et M. Brugmann, régleront seuls l'administration du forfait de l'entreprise.

Art 19. Ils recevront pour prix des engagements qu'ils contractent, tels qu'ils sont décrits ci dessus, une somme égale au montant des seize mille six cents actions mentionnées à l'art. 8, soit : huit millions trois cent mille francs.

Cette somme leur sera payée de la manière suivante :

1° Cent soixante et dix mille francs pour les cautionnements ;

2° Trois cent trente mille francs pour première dépense ;

3° Sept millions huit cent mille francs en dix payements de sept cent quatre-vingt mille francs chacun, au fur et à mesure de l'accomplissement des engagements contractés dans la proportion d'un dixième.

Le conseil d'administration prendra les mesures nécessaires pour constater l'accomplissement successif de ces engagements.

A cet effet, la valeur proportionnelle de chaque catégorie de dépenses, quant au prix total de l'entreprise, sera arrêtée de commun accord entre MM. de Rothschild frères, la Société Générale et M. Brugmann d'une part, et d'autre part le conseil d'administration de la société délibérant comme il est dit au dernier alinéa de l'article vingt-neuf.

MM. de Rothschild frères, la Société Générale et M. Brugmann recevront en payement des sommes qui leur seront dues, les fonds affectés aux cautionnements en Belgique et en France, au fur et à mesure que ces fonds seront restitués.

Art. 20. L'assemblée générale, lorsque les travaux seront terminés, nommera parmi les actionnaires une commission de dix membres qui, réunie aux commissaires institués par l'art. 21 ci-

après, statuera sur la réception des travaux au nom de la société anonyme.

CHAPITRE IV.

DE L'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ET DES COMMISSAIRES.

Art. 21. La compagnie est administrée par un conseil de dix membres.

Les membres sont nommés par l'assemblée générale pour cinq ans. Elle nomme également cinq commissaires ; chaque administrateur doit être propriétaire de cinquante actions et chaque commissaire de vingt actions.

Les actions seront inaliénables pendant la durée des fonctions de l'administrateur ou du commissaire. Les titres de ces actions seront déposés à la caisse de la société.

Art. 22. Les fonctions des administrateurs sont gratuites.

Ils reçoivent des jetons de présence et une part dans les bénéfices, ainsi qu'il est dit à l'art. 46 ci-après.

Toutefois, il pourra être attribué aux membres du comité de direction, qui serait établi en vertu de l'article vingt neuf, une rémunération dont le chiffre ainsi que la valeur des jetons de présence seront réglés par l'assemblée générale.

Art. 23. Par dérogation à l'article vingt-et-un, le premier conseil d'administration sera composé de MM. 1° James de Rothschild, 2° Michel Poisat, 3° Louis-Gentil-Armand Imbault, 4° le comte Ferdinand-Philippe de Meeûs, tous les quatre prénommés ; 5° Jules Malou, 6° Laurent Veydt ; ces deux derniers directeurs de la Société Générale, demeurant le premier à Ixelles, et le deuxième à Bruxelles ; 7° Frédéric Corbisier, sénateur, demeurant à Mons ; 8° Ernest-Henri Brugmann, prénommé ; 9° le colonel baron Auguste Goethals, propriétaire à Bruxelles ; 10° et le baron François-Jean de Wykerslooth de Werdesteyn, aussi propriétaire à Bruxelles

Et les commissaires seront : MM. 1° Samuel Lambert, propriétaire à Bruxelles ; 2° Jean-Jacques Hyacinthe Doffegnies, secrétaire de la Société Générale à Bruxelles ; 3° Letoret père, propriétaire à Mons ; 4° Charles Halbrecq, avocat à Mons ; 5° et le comte Charles-Ferdinand d'Auxy, propriétaire à Bruxelles.

Sans préjudice de ce qui est stipulé par le dernier alinéa du présent article, ce premier conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris deux années après l'époque de la confection et de la mise en exploitation des chemins qui font l'objet de la présente société.

Dans le cas où, pendant ce temps, il y aurait lieu de remplacer un

ou plusieurs administrateurs, par suite de décès, démission ou autre cause, le conseil pourvoira lui-même au remplacement.

A l'expiration des deux années après la confection et la mise en exploitation de tous les chemins, les membres du conseil d'administration et les commissaires seront renouvelés par cinquième par l'assemblée générale, deux administrateurs et un commissaire sortant chaque année.

Un tirage au sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs et commissaires qui auront fait partie de la première administration.

Tout membre sortant peut être réélu.

Les administrateurs et les commissaires sont toujours révocables par l'assemblée générale.

Art. 24. Le conseil d'administration nomme, chaque année, dans son sein un président et un vice-président.

En cas d'absence du président et du vice-président, le conseil nomme celui de ses membres qui doit présider le conseil.

Le président et le vice-président peuvent être indéfiniment réélus.

Art. 25. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de six administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Ar. 26. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où un membre dissident sur une question demanderait qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il sera envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, à jour fixé, ou d'adresser par écrit leur opinion au président. Celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Art. 27. Les délibérations du conseil sont constatées par des procès-verbaux, signés par le président et deux membres au moins qui ont pris part à la délibération. Les copies ou extraits à produire en justice sont signés par le président ou le vice-président, ou enfin par l'un des membres du conseil.

Art. 28. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il fixe les dépenses générales d'administration.

Il passe, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer, les traités et marchés de toute nature, autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles nécessaires ; il règle les approvi-

sionnements et autorise l'achat des matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation; il autorise tous les achats et ventes d'objets mobiliers, il règle l'emploi des fonds de la retenue et détermine le placement des fonds disponibles.

Il fait tous les autres traités autorisés par les décisions de l'assemblée générale.

Il autorise tous retraits, transferts, aliénation de fonds, rentes ou valeurs appartenant à la Société.

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles.

Il donne toute quittance. Il autorise toute mainlevée d'opposition ou d'inscription hypothécaire, ainsi que tous désistements de priviléges.

Il autorise toutes actions judiciaires, tous compromis et toutes transactions.

Il fixe et modifie les tarifs et leur mode de perception; il fait les transactions y relatives; le tout dans les limites du cahier des charges.

Il fait les règlements relatifs à l'organisation du service, sous les conditions déterminées au cahier des charges.

Il nomme et révoque tous les agents et employés; il règle leurs attributions. Il fixe, de commun accord avec les commissaires, leur nombre et leurs traitements et leur alloue toute gratification.

Généralement, il statue, dans les limites et en conformité des présents statuts et sans préjudice de ce qui est stipulé par l'article trente-neuf, sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société.

Art. 29. Le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs, pour l'administration journalière des affaires de la Société, à un directeur gérant ou à un comité de direction composé de trois de ses membres au moins, ou à l'un et à l'autre.

Les résolutions du conseil concernant l'objet du paragraphe précédent devront être prises à la majorité de six membres au moins.

Art. 30. Les membres du conseil d'administration et les commissaires ne contractent à raison de leurs fonctions aucune obligation personnelle ou solidaire. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 31. Les commissaires ont un droit de contrôle et de surveillance illimité sur toutes les affaires et opérations de la Société.

Ils peuvent déléguer à l'un ou à plusieurs d'entre eux le soin d'exercer plus spécialement ce droit et d'assister à la formation des comptes et bilans.

Ils font, au moins une fois par an, rapport à l'assemblée générale. Ils vérifient et approuvent, s'il y a lieu, les bilans et les comptes.

En cas de non approbation, par quatre commissaires au moins,

l'assemblée générale est appelée à décider et à délivrer, s'il y a lieu, la décharge de l'administration.

Art. 32. Le gouvernement a le droit de nommer auprès de la société un commissaire pour prendre connaissance des comptes, livres et opérations de la société et pour veiller à l'exécution des statuts.

L'indemnité à payer à ce commissaire par la société ne pourra être de plus de mille francs par an.

Il n'entrera en fonctions qu'à dater de l'achèvement de la ligne.

Art. 33. Le transfert des rentes ou effets publics, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, les mandats sur tous dépositaires de fonds de la société, doivent être signés par le président ou par un administrateur et par l'agent comptable de la société, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou au directeur.

CHAPITRE V.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Art. 34. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires ; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

Elle se réunit chaque année dans la première quinzaine du mois d'avril. La première réunion ordinaire aura lieu en dix-huit cent cinquante-neuf.

L'époque et le jour de la réunion sont rappelés par deux avis publiés de la manière indiquée à l'article 10, au moins à cinq jours d'intervalle, vingt jours au moins avant celui de la réunion, avec mention de l'objet ou des objets à l'ordre du jour.

L'assemblée générale peut être convoquée extraordinairement d'après le même mode, soit directement par l'administration, soit sur la demande écrite d'actionnaires réunissant entre eux le dixième au moins des actions, ou de trois commissaires.

Art. 35. L'assemblée se compose de tous les titulaires ou porteurs de quinze actions au moins. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée.

La forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration.

Art. 36. Pour être admis à l'assemblée générale, tout propriétaire de quinze actions au porteur devra les déposer dix jours au moins avant la réunion, au siége de la société ou dans les lieux de dépôt déterminés par le conseil d'administration.

Les procurations devront être déposées dans le même délai. Il

sera donné récépissé des actions ou des procurations au nom des déposants. Ce récépissé servira de carte d'admission.

Les propriétaires d'actions nominatives ne pourront être admis aux assemblées générales qu'autant que leur inscription sur les registres, en cette qualité, soit antérieure de dix jours à celui de la réunion.

Art. 37. L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents ou représentés sont au nombre de vingt au moins, réunissant le cinquième du montant des actions émises.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ou représentés ne rempliraient pas les conditions ci-dessus, l'assemblée sera ajournée de plein droit et l'ajournement ne pourra être moindre de quinze jours.

Avis de cet ajournement sera publié dans les journaux indiqués à l'art. 10, et ce dix jours au moins avant celui de la nouvelle réunion. Dans ce cas, le dépôt d'actions et de pouvoirs, s'il n'a pas déjà été fait pour la première réunion, devra être fait cinq jours au moins avant celui de l'assemblée.

Les cartes d'admission délivrées pour la première assemblée sont valables pour la seconde.

Les délibérations prises par l'assemblée dans la deuxième réunion ne peuvent porter que sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions possédées ou représentées par eux.

Art. 38. Quinze actions donnent droit à une voix.

Nul ne peut réunir, personnellement et comme mandataire, plus de dix voix.

Art. 39. Les délibérations relatives aux emprunts, aux modifications des statuts, à l'augmentation du fonds social, à la prorogation ou à la dissolution de la société, aux questions de prolongement, d'embranchement, de prolongation ou de renouvellement de concession, aux réunions, fusions partielles ou générales, achats d'autres lignes, alliance avec d'autres compagnies, aux traités d'amodiations, de bail à ferme, vente, cession de tout ou partie des chemins, ne peuvent être prises que dans une assemblée réunissant au moins les deux cinquièmes du capital des actions émises et à la majorité des deux tiers au moins des membres présents ou représentés au nombre de trente au moins.

En outre, l'objet de la délibération devra, dans le cas ci-dessus, être indiqué dans les avis de convocation publiés dans les journaux.

Si, lors de la première réunion, l'assemblée ne remplit pas les conditions nécessaires pour délibérer, il en sera convoqué une

seconde dans les formes et délais prescrits à l'art. 37 et le vote aura lieu ainsi qu'il est dit à cet article.

Art. 40. Le président du conseil préside l'assemblée générale; un membre du conseil remplit les fonctions de secrétaire.

Les deux plus forts actionnaires sont appelés au bureau pour y remplir les fonctions de scrutateurs.

Les procès-verbaux sont signés par le président, le secrétaire et les scrutateurs; les copies ou extraits des ces procès-verbaux, à produire partout où besoin est, sont certifiés par le président du conseil d'administration ou celui qui en fait fonctions. Une feuille de présence désignant le nombre des actionnaires assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

Art. 41. L'assemblée générale délibère sur toutes les propositions qui lui sont faites par le conseil, et sur les propositions qui, signées par cinq membres au moins de l'assemblée, ont été communiquées au conseil d'administration huit jours avant la réunion.

Art. 42. Les délibérations de l'assemblée sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Lorsque le scrutin secret est réclamé par cinq membres, les délibérations sont prises à la majorité des voix, calculée comme il est dit à l'art. 38.

Elle délibère sur les questions énumérées dans l'art. 39 : ses délibérations sur ces questions n'ont d'effet qu'après l'approbation du gouvernement, lorsqu'elles exigent une modification des statuts ou la prolongation du terme de la société.

Elle donne tous les pouvoirs nécessaires pour l'exécution de ses délibérations.

Elle nomme ses administrateurs et ses commissaires, en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer, par suite de décès, démission ou autre cause.

Elle entend le rapport des commissaires; enfin elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

CHAPITRE VI.

BILANS, RÉPARTITION DES BÉNÉFICES.

Art. 43. Les comptes et bilans de la société seront établis tous les ans, au trente-et-un décembre, par le conseil d'administration.

Il y sera fait état de la dépréciation éventuelle de l'avoir de la société.

Ils seront soumis aux commissaires de la société qui auront quinze jours pour les examiner et les approuver s'il y a lieu.

Art. 44. Le bilan de la société, avec les pièces à l'appui, sera déposé pendant les huit jours qui précéderont et les huit jours qui suivront la réunion de l'assemblée générale, au siége de la société, où

les actionnaires, justifiant de cette qualité, pourront les examiner sans déplacement.

Avis de ce dépôt sera donné dans la convocation de l'assemblée générale.

L'approbation des comptes et bilan, soit par les commissaires, comme il est dit à l'art. 31, soit par l'assemblée générale, vaudra décharge complète pour le conseil d'administration.

Une copie certifiée du bilan, du compte des profits et pertes, ainsi que du rapport du conseil d'administration, sera, dans la quinzaine de l'approbation par l'assemblée, transmise au Ministre ayant le commerce dans ses attributions.

Art. 45. Jusqu'au jour de la mise en exploitation des chemins de fer dans toute leur étendue, terme fixé à deux années au maximum par le forfait de l'entreprise, les intérêts des actions seront payés par MM. de Rohtschild, frères, la Société Générale et M. Brugmann, à raison de cinq pour cent par an sur les versements effectués.

Il en sera de même des intérêts des quatorze mille huit cents obligations émises en vertu de l'article sept.

Les intérêts sur les obligations seront payés tous les six mois ; les intérêts des actions, chaque année.

Art. 46. A dater de la mise en exploitation des chemins de fer dans toute leur étendue, les bénéfices annuels, déduction faite de tous frais généraux et charges sociales, seront répartis dans l'ordre suivant :

1° La somme nécessaire pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations sera d'abord prélevée.

2° Les actionnaires recevront ensuite les intérêts du montant versé de leurs actions à raison de cinq pour cent l'an.

3° Le surplus formera le dividende annuel.

Ce dividende sera réparti comme suit :

Dix pour cent aux membres du conseil d'administration à partager entre eux d'après un réglement d'ordre intérieur à intervenir.

Deux pour cent aux commissaires.

Dix pour cent pour la formation d'un fonds de réserve, exclusivement destiné à couvrir les pertes imprévues et à maintenir l'intégralité du capital social.

Soixante et dix-huit pour cent entre toutes les actions.

Art. 47. Lorsque le fonds de réserve aura atteint deux cent mille francs, la retenue de dix pour cent établie par l'article quarante-six, cessera.

Si, par suite de pertes, la réserve de deux cent mille francs est entamée, la retenue sera faite de nouveau jusqu'à ce que cette somme soit reconstituée

Art. 48. Les intérêts et les dividendes des actions, les intérêts et le capital des obligations seront payés au siége de la société, à la Société Générale à Bruxelles et chez M. Brugmann fils, et a Paris, a la caisse de MM. de Rothschild frères.

CHAPITRE VII.

LIQUIDATION.

Art. 49. A l'expiration du terme de la société ou à sa dissolution, pour quelque cause et à quelque époque que ce soit, l'assemblée générale nommera les liquidateurs et déterminera la forme et le mode de la liquidation ainsi que les pouvoirs à donner aux liquidateurs.

DONT ACTE,

Fait et passé à Bruxelles, en l'hôtel de la prédite Société Générale, Montagne du Parc, numéro 3, le neuf février, dix-huit cent cinquante-six, en présence des sieurs Ivon Goethaels, boutiquier et Joseph Hebbelinck, tailleur, demeurant tous deux en cette ville, témoins à ce requis, lesquels, après lecture faite, ont signé avec les comparants et le notaire.

(Suivent les signatures.)

Enregistré, avec quatre renvois, à Bruxelles, nord, le quatorze février 1800 cinquante-six, vol. 162, fol. 4 r°, c. 2, reçu deux fr. vingt et un centimes, additionnels compris. Le receveur, (signé), Z. Ippersiel.

ANNEXE I.

Mons, le 23 août 1852.

M. F. Corbisier, régisseur de la société anonyme des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, à Jemmapes.

Monsieur,

Notre conférence d'hier avait pour but de déterminer la direction à donner aux branches du chemin de fer que nous avons offert d'établir, pour relier le bassin houiller au chemin de fer de Mons à Aulnois; elle a eu pour résultat de déterminer cette direction, et encore de décider par qui ces branches seraient établies, entretenues et exploitées.

Vous nous avez ensuite demandé de vous écrire cette entente, cette décision, pour la soumettre à l'approbation de votre conseil d'administration; par la présente, nous nous empressons de satisfaire à cette demande; voici donc ce qui a été réciproquement et respectivement convenu et accepté :

Il a été reconnu qu'il devrait y avoir deux branches, l'une au Sud, partant de la fosse du Buisson et aboutissant à Frameries, déjà autorisée au profit de la compagnie de charbonnages belges, et l'autre au Nord, partant du n° 4 du charbonnage d'Hornu et Wasmes, traversant le Flénu et aboutissant aux abords de l'établissement principal du charbonnage du Levant du Flénu ; vous nous avez dit que déjà elle était demandée par votre société, au gouvernement, comme annexe au chemin de fer du Flénu et qu'elle vous serait sous peu accordée, etc.

Il a été reconnu que, pour éviter des accidents, des embarras, des conflits et pour conserver aux deux sociétés les avantages et les droits résultant de leurs concessions, il importe que l'exploitation de chacune de ces deux branches soit parfaitement distincte et isolée de l'exploitation de l'autre.

Ces deux branches aboutiraient à la station de Frameries.

Celle du sud serait établie et exploitée par la société du chemin de fer de Saint Ghislain, comme annexe à ce chemin, et la branche du Nord prolongée jusqu'à la station de Frameries, le serait par votre société du chemin de fer du Flénu, comme annexe à ses chemins publics du Haut et du Bas-Flénu.

Il est entendu que les transports de marchandises sur la branche du Nord et sur vos chemins du Flénu, se feraient par votre société, pour aboutir à la station de Frameries, au péage actuel de votre tarif qui est de trente-quatre centimes au minimum et de quarante centimes au maximum pour six cents kilogrammes de marchandises.

La société du chemin de fer de Saint-Ghislain fera aussi, au prix actuel de son tarif de trente-sept centimes au minimum et de quarante-trois centimes au maximum par six cents kilogrammes, le transport sur les branches principales de sa concession et sur la branche du Sud, moyennant, s'il y a lieu, une légère augmentation à déterminer d'accord avec le gouvernement.

La société du chemin de fer de Saint-Ghislain aurait en outre à faire, sans traverser ou couper les branches actuelles ni la branche spéciale des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, une branche de chemin pour relier le charbonnage du Grand-Hornu à son chemin ou à sa ligne à établir.

La Société des chemins de fer du Flénu ne s'oppose pas à l'exécution de cette branche, et elle s'oblige à ne relier le charbonnage du Grand-Hornu à ses chemins de fer, que pour autant qu'elle y soit contrainte aux clauses de son cahier des charges.

Vous avez reconnu qu'il était d'équité de relier le Grand-Hornu à la branche de la société du chemin de fer de St.-Ghislain, pour compenser cette société du sacrifice qu'elle aurait à faire pour transporter, moyennant une légère augmentation de péage seulement, les charbons qui, partant de son chemin de fer de St.-Ghislain, parcourront sa ligne du Sud pour aller rejoindre le chemin de fer de Mons à Aulnois.

Il est convenu que la branche à établir par votre société, le sera à grande section, et avec des rails et des courbes qui permettraient d'y faire arriver les waggons de l'Etat belge et de la société française du chemin de fer du Nord.

Nous vous prions de nous informer, le plus promptement possible, si votre conseil d'administration approuve cet accord.

Recevez, etc.,

(Signés) V. Dessigny et Imbault.

ANNEXE II.

Jemmapes, le 28 août 1852.

Messieurs,

Par suite du désir que vous a exprimé M. l'inspecteur directeur des ponts et chaussées du Hainaut, vous m'avez invité à examiner avec vous et de concert avec M. le représentant de la compagnie de charbonnages belges et du chemin de fer de Saint-Ghislain, la question du raccordement des houillères du bassin de Mons au chemin de fer de Mons à Aulnois dont vous avez demandé la concession.

Nous avons unanimement reconnu, Messieurs, que ce raccordement doit se faire au moyen de deux branches.

L'une d'elles sera celle qui, partant d'une des fosses du charbonnage du Buisson et aboutissant à Frameries, a déjà été autorisée par le gouvernement en faveur de la compagnie de charbonnages belges.

L'autre, placée au nord de la première, est la branche spéciale, à la section de 1^{m} 50 centimètres, que la société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu va prochainement exécuter comme annexe à sa concession.

Cette branche part des environs de la chaussée de Wasmes à Hornu, près des fosses du charbonnage d'Hornu et Wasmes, traverse le Flénu et aboutit aux abords de l'établissement principal des charbonnages du Levant du Flénu.

Cette branche sera prolongée jusqu'à Frameries par un embranchement qui, ainsi qu'elle-même, sera construit, entretenu et exploité par la société que je représente et qui formera une nouvelle annexe aux chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu.

Ces lignes seront construites à la section de 1 m. 50 c., les rails seront d'une force suffisante et les courbes d'un rayon assez grand pour que la circulation des wagons du chemin de l'Etat belge et du chemin de fer du Nord y soit sûre et facile

Le transport des marchandises jusqu'à la station que vous vous proposez d'établir à Frameries se fera sur la branche spéciale et sur l'embranchement construit par la société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, par les soins de cette société et ce, aux clauses, conditions et péages déterminés par le cahier des charges de sa concession.

Je suis autorisé à vous déclarer, messieurs, que mon conseil d'administration approuve ce qui précède quoique les transports vers votre ligne projetée seront en rampe sur la plus grande partie des distances à parcourir et quoique la moyenne de ces distances dépassera notablement celle du parcours à faire pour arriver au canal de Mons à Condé.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le régisseur,

(Signé) F. Corbisier.

ANNEXE III.

Compagnie des charbonnages belges.

Conseil d'administration. — Copie du procès-verbal de la séance du 6 février 1856.

L'an mil huit cent cinquante-six, le six février, dans un local d'un hôtel appartenant à M. le baron James de Rothschild, rue Lafitte, n° 21 à Paris, se sont réunis en conseil d'administration, M. le baron James de Rothschild, président; M. Léon Talabot, M. Poisat, M. Jules Talabot et M. Imbault, tous administrateurs de ladite compagnie.

Lesquels, sur la convocation spéciale de M. le président, ont délibéré ce qui suit :

M. le président fait part au conseil que la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, l'a prévenu que toutes les difficultés soulevées au sujet des projets de statuts présentés pour la formation de la société anonyme des chemins de fer de Mons à Hautmont ont été aplanies; qu'il est, par conséquent, indispensable de réaliser promptement, par-devant notaire, les projets desdits statuts, sur lesquels toutes les parties se sont mises d'accord, ainsi que le conseil en a connaissance.

M. le président propose en conséquence de déléguer une commission composée de trois de ses membres pour aller à Bruxelles, réaliser lesdits statuts et les signer.

Le conseil, adoptant cet avis, nomme à cet effet MM. Poisat, Léon Talabot et Imbault, auxquels il délègue tous les pouvoirs qui lui ont été donnés à lui-même, par la délibération de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du vingt-neuf avril mil huit cent cinquante-cinq, et notamment pour signer les statuts dont il s'agit, et qui ont été déjà convenus avec MM. de Rothschild frères, la Société Générale pour favoriser l'industrie et M. Brugmann, approuvant et ratifiant tout ce que ladite commission croira devoir faire en conformité de ladite délibération du vingt-neuf avril dernier.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée.

Pour copie conforme :

Le président du conseil d'administration,

(Signé) : Baron James de Rothschild.

Enregistré à Bruxelles, nord, le neuf février 1856, volume 16, f° 32 v°, c. 9; reçu quatre francs quarante-deux centimes additionnels compris.

Le receveur, (Signé) Ippersiel.

Compagnie des Charbonnages belges.

« Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Charbonnages belges, convoqués extraordinairement à Mons, le vingt-neuf avril mil huit cent cinquante-cinq, à l'effet de délibérer sur la proposition faite par le conseil d'administration d'apporter le chemin de fer de Saint-Ghislain à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Mons à Hautmont. »

Il appert dudit procès verbal, que l'assemblée générale, régulièrement constituée sous la présidence de M. Léon Talabot, MM. Samuel Lambert et Dubois, scrutateurs, et M. Imbault, secrétaire; après avoir entendu le rapport du conseil d'administration, a accepté à l'unanimité la proposition ci-après soumise à son vote par le président de l'assemblée, dans les termes qui vont être littéralement transcrits, savoir : M. le président met aux voix :

L'apport du chemin de fer de Saint-Ghislain, à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Mons à Hautmont, moyennant des obligations équivalentes au capital à 5 p. c. du produit net de ce chemin pendant l'exercice 1852, et remboursable par annuités d'amortissement, dans la forme et de la manière qui sera convenue entre le conseil d'administration de la Compagnie et la Société du chemin de fer de Mons à Hautmont.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Pour extrait conforme :
Le président du conseil d'administration,
(Signé) Baron James de Rothschild.

Enregistré à Bruxelles, nord, le neuf février 1856, volume 16, folio 53 r°, c. 2, reçu deux francs vingt et un centimes, additionnels compris.

Le receveur, (signé) Ippersiel.
Pour expédition conforme :
G.-H. Annez, notaire.

ANNEXE IV.

Cahier des charges aux clauses et conditions duquel les soussignés M le comte Ferdinand de Mecûs, agissant en qualité de gouverneur de la société Générale pour favoriser l'industrie nationale, établie à Bruxelles, M. Jean-Jacques-Hyacinthe Doffegnies, agissant en qualité de secrétaire de la même société, et MM. de Rothschild, frères, banquiers, à Paris, représentés par M. Louis-Gentil-Armand Imbault, directeur des Charbonnages belges à Mons, demandent la concession de la partie, à construire sur le territoire belge, d'un chemin de fer de Mons à Hautmont.

Art. 1er. La partie de chemin de fer, dont les soussignés demandent la concession, se confondra avec le chemin de fer de l'Etat de Mons à Quiévrain, depuis la station de Mons jusques au delà des ponts existants sur les fossés des fortifications, longera ensuite le chemin de fer de l'Etat jusques au delà du passage à niveau de la route de Mons à Cuesmes, laissera la majeure partie de Cuesmes sur la gauche, passera près et à la gauche de Frameries et aboutira à la frontière française près d'Aulnois.

Art. 2. Après que les demandeurs en concession auront, en premier lieu, versé, à titre de cautionnement, dans la caisse du caissier général de l'Etat, en espèces, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux, une somme de cent mille francs, et, en second lieu, justifié, à la satisfaction du gouverne ment, de la réalisation du capital nécessaire pour mettre leur c oncession à fruit, à concurrence d'un million, y compris le cautionnement prémentionné, un arrêté royal les déclarera concessionnaires du chemin de fer mentionné à l'art. 1er, aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Art. 3 L'arrêté royal, mentionné à l'article qui précède, ne sortira toutefois ses effets qu'après que la partie de chemin de fer à construire sur le territoire français, depuis la frontière belge jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes et jusqu'à la Sambre à Hautmont, aura également été concédée par le gouvernement français.

Art. 4. Une convention entre le Ministre des travaux publics et les concessionnaires déterminera les conditions auxquels les convois du chemin de fer concédé seront admis à circuler sur la partie du chemin de fer de l'Etat comprise entre la station de Mons et le point de départ du premier de ces chemins de fer.

La même convention déterminera en outre, s'il y a lieu, les conditions auxquelles certaines parties ou dépendances de la station de Mons pourront être rendues communes au chemin de fer de l'Etat et au chemin de fer concédé, et réglera tout ce qui aura rapport aux constructions que les concessionnaires pourront être autorisés à effectuer dans ladite station.

Art. 5. Tous les ouvrages et toutes les constructions qui, par suite de l'établissement du chemin de fer concédé, devront respectivement être exécutés ou effectués, soit dans la station de Mons, soit à la partie du chemin de fer de l'Etat qui sera commune à celui-ci et au chemin de fer concédé, seront exclusivement à la charge des concessionnaires, de telle sorte que l'Etat belge n'ait à supporter aucune dépense quelconque par suite de l'établissement ou du chef de l'exploitation du chemin de fer concédé.

Art. 6. Dans les trois mois de la date, soit de l'arrêté royal qui aura déclaré les demandeurs concessionnaires du chemin de fer mentionné à l'article premier, soit du décret impérial qui aura concédé le prolongement dudit chemin de fer jusqu'à celui de Saint-Quentin à Erquelinnes et jusqu'à la Sambre, selon que la date dudit arrêté sera postérieure ou antérieure à celle dudit décret, ils soumettront à l'approbation du Ministre des travaux publics un tracé et un profil longitudinal définitifs pour la partie du chemin de fer faisant l'objet de leur concession.

Il est toutefois expressément stipulé, en premier lieu, que jusques au delà du passage à niveau de la Chaussée de Cuesmes, le chemin de fer concédé sera établi au niveau du chemin de fer de l'Etat, et, en second lieu, que le tracé du chemin de fer concédé, depuis ledit passage à niveau jusqu'à la station de Frameries, sera établi de manière à ce que la hauteur au-dessus du chemin de fer de l'Etat, à laquelle devra se trouver la station prémentionnée, pour que les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu et de Saint-Ghislain puissent être convenablement raccordés avec le chemin de fer concédé aux abords de ladite station, soit répartie sur la longueur nécessaire pour que l'inclinaison du chemin de fer n'excède pas, s'il est possible, neuf millimètres par mètre, sans que, néanmoins, il puisse y avoir ni des courbes de moins de 600 mètres de

rayon, ni des courbes en sens contraire qui ne soient séparées par des alignements droits d'au moins cent quarante mètres de longueur.

Il est, en outre, entendu que le point de jonction et le raccordement à la frontière des parties de chemin de fer à construire, d'une part sur le territoire belge et, d'autre part, sur le territoire français, seront déterminés de commun accord avec l'administration française.

Art. 7. Dans les six mois de la date de la décision ministérielle, déterminant le tracé et le profil longitudinal de la partie de chemin de fer à construire sur le territoire belge, les concessionnaires soumettront à l'approbation du département des travaux publics des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer faisant l'objet de leur concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre; des plans-terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'article 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties ou non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, et des dessins de grandeur naturelle indiquant tous les détails de la voie ferrée, et notamment la forme et les dimensions des rails, billes, coussinets, etc.

Art. 8. Le gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, apporter au tracé et au profil longitudinal, ainsi qu'aux projets soumis à son approbation, en exécution des deux articles qui précèdent, les modifications qu'il jugera convenir.

Art. 9. Les concessionnaires seront tenus de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets qui auront été approuvés, que ceux qu'ils avaient soumis à l'approbation du gouvernement aient ou n'aient pas été modifiés.

Art. 10. Le chemin de fer sera à une voie, mais les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés comme pour un chemin de fer à deux voies.

Les terrassements pour la seconde voie seront exécutés, et la seconde voie sera posée sur la totalité ou une partie du parcours du chemin de fer, quand, eu égard à l'importance des transports à effectuer, la nécessité en aura été reconnue par le gouvernement.

Jusque-là le chemin de fer sera pourvu d'un nombre suffisant de gares d'évitement.

La largeur entre les crêtes extérieures des banquettes sera d'abord d'au moins quatre mètres cinquante centimètres.

Quand la seconde voie aura été établie, la largeur entre lesdites crêtes devra être d'au moins huit mètres.

Les parties de chemins de fer en déblai seront accompagnées de fossés, dont le fond, de trente centimètres au moins de largeur, devra se trouver en contre-bas du fond du coffre destiné à recevoir

l'ensablement de ce qui sera nécessaire pour que les gargouilles aient une pente suffisante eu égard à la nature du sol.

Le long des fossés ainsi que le long tant de la crête des talus en déblai que du pied de ceux en remblai, il y aura des bermes dont la largeur sera généralement d'un mètre, mais pourra, si le gouvernement n'y voit pas d'inconvénient, être réduite à cinquante centimètres le long des fossés des parties de chemin de fer en déblai.

L'inclinaison des talus, tant en déblai qu'en remblai, sera réglée de commun accord, sous la réserve expresse de l'approbation du Ministre des travaux publics, par les ingénieurs de l'Etat et ceux des concessionnaires, en tenant compte tant de la hauteur des remblais et de la profondeur des tranchées que de plus ou moins de consistance du sol,

Dans le cas où, par suite d'excédant de déblai, il devrait être formé des dépôts le long de la crête de parties de talus en déblai, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté de ladite crête, ainsi que la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de celle-ci seront également réglées de la manière indiquée au paragraphe qui précède.

Art. 11. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que l'établissement de leur chemin de fer ne mette nulle part obstacle, et n'apporte aucune entrave à l'écoulement de l'eau, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

Art. 12. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le gouvernement.

Cette disposition est également applicable aux passages à niveau, à établir au travers du chemin de fer.

Art. 13. Celui-ci sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de gardes, et de tous les accessoires et dépendances nécessaires pour qu'il puisse toujours être maintenu dans toutes ses parties en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Art. 14. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du département des travaux publics, aux termes de l'art. 7.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera, de part et d'autre, et sur toute son étendue, clôturé pour le moins par une haie vive.

Art. 15. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de trente kilogrames sur longrines et de trente-cinq kilogrammes sur traverses.

Tous les ouvrages seront exécutés conformément aux règles de l'art, avec les soins nécessaires pour en assurer la solidité et la durée, et, au besoin, conformément à ce que le gouvernement prescrira.

Art. 16. Nonobstant l'approbation, par le département des travaux publics, des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

Art. 17. La partie de chemin de fer à construire devra être achevée et livrée à l'exploitation dans les deux ans de la date de l'arrêté royal dont il est fait mention à l'article 2.

Art. 18. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et au besoin conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les terrains destinés à être définitivement occupés par le chemin de fer et ses dépendances seront acquis au nom de l'Etat belge.

Art. 19. 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, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

Art. 20. Le cautionnement de cent mille francs, que les concessionnaires auront dû verser en exécution de ce que prescrit l'art. 2, sera retenu, tant en garantie de l'accomplissement de toutes leurs obligations, que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, et qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges.

Art. 21. Le gouvernement pourra déclarer les concessionnaires déchus de leurs droits, s'ils n'ont pas satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits.

Si ces délais avaient été prorogés par le gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance, que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges, dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

Art. 22. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux 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.

L'adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour tout ce qui sera 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, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être.

De plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés, dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sous le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde, sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties du chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie du cautionnement dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 23. Les articles 21 et 22 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que les retards ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

Art. 24. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du département des travaux publics un règlement d'ordre prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la régularité de l'exploitation, et pour que les transports s'effectuent, non-seulement avec sécurité, mais aussi avec toute la célérité désirable.

Indépendamment des obligations des concessionnaires envers le public, le règlement prémentionné déterminera les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer, et fera connaître le montant des frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., etc., qui ne seront pas compris dans les prix fixés par les tarifs dont il est fait mention à l'article 35.

Le département des travaux publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, faire au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir. Quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, le règle-

ment sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et les concessionnaires devront l'observer, et, autant qu'il dépendra d'eux, en assurer l'exécution.

Art. 25. Le nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

Art. 26. Le gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de waggons non couverts pour le transport des voyageurs.

Art. 27. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation. Si les concessionnaires etaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le gouvernement pourrait y pourvoir d'office, et, a cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

Si, le cas échéant, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le gouvernement aurait également le droit d'y pourvoir d'office, et pour leur compte, et, à cet effet, de disposer du matériel ainsi que de tous les moyens d'exploitation, comme si le chemin de fer était la propriété de l'Etat.

Art. 28. Le choix et la nomination des agents nécessaires, soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, soit pour l'exploitation et la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc.; ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents des concessionnaires qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

Art. 29. Le gouvernement fera surveiller par ses agents, tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, en premier lieu, trois mille francs dans les trois mois à compter de la date de la concession définitive, puis également trois mille francs par an, pendant toute la durée des travaux de construction, et, en second lieu, à partir de l'année qui suivra celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation, et jusqu'à l'expiration de la concession, dans le courant du

premier trimestre de chaque année, une somme de cinq cents francs.

Art. 30. La surveillance à exercer 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 aucune obligation quelconque à la charge de l'État.

Art. 31. Il sera facultatif au gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenable.

Art. 32. Si, pendant l'exécution et même après l'achèvement des travaux, il était reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le gouvernement pourrait faire démolir et reconstruire ces ouvrages, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes, à la première réquisition de l'administration.

Art. 33. Le gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux, ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

Il pourra également astreindre les concessionnaires à prendre, et au besoin prendre d'office et à leurs frais, toutes les mesures nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux, ou la libre circulation sur les chemins, routes, canaux, etc., traversés ou longés par le chemin de fer.

Art. 34. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront également dresser à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que 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 prémentionnés, seront dressées aux frais des concessionnaires, pour être déposées dans les archives de l'administration,

Sauf les droits des tiers, et moyennant le payement des droits proportionnels d'enregistrement et autres, les concessionnaires pourront disposer comme ils le jugeront convenir des terrains provenant d'excédants d'emprises, qui n'auront pas été compris dans le bornage dont il est fait mention ci-dessus.

Art. 35. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires pourront, pendant un

terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir à leur profit des droits et péages, dont le montant sera reglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées par l'art. 37 et approuvés par le département des travaux publics, les transports se faisant entièrement à leurs frais.

Art. 36. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à l'expiration du délai fixé par l'art. 17, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si, cependant, le délai fixé à l'art. 17 avait été prorogé, conformément à ce qui est prévu à l'art. 21, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 17.

Art. 37. Les tarifs dont il est fait mention à l'article 35 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'Etat, et toutes les modifications qui seront ultérieurement apportées aux bases de ces derniers tarifs seront applicables aux premiers, sauf toutefois qu'en aucun cas, les concessionnaires ne pourront être tenus d'adopter les tarifs calculés d'après des bases inférieures, en ce qui concerne les voyageurs et les bagages, à celles déterminées par la loi du 12 avril 1851, et en ce qui concerne les autres catégories de transport, à celles déterminées par les arrêtés du ministre des travaux publics des 6 juillet, 11 août et 5 novembre 1848, et par l'arrêté royal du 8 juin 1853.

Toutefois, et par exception spéciale, les concessionnaires seront tenus de transporter, en premier lieu, les houilles et le coke depuis le point où elles arriveront sur le chemin de fer faisant l'objet de leur concession, soit jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes, soit jusqu'à la Sambre, au prix de six centimes, tout compris, par mille kilogrammes et par kilomètre, et en second lieu, les houilles du Centre, depuis le point où elles arriveront sur le chemin de fer du Centre à Manage et à Mons également, soit jusqu'au chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes, soit jusqu'à la Sambre, au prix uniforme de deux francs quatre-vingt-quinze centimes par mille kilogrammes.

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

Le transport d'objets dangereux et de masses indivisibles de grandes dimensions ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires : les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gre.

Pour tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, l'expéditeur payera comme si le chargement des waggons avait été complet, quel que soit en réalité le poids transporté.

A moins qu'il ne soit reconnu que cela pourrait présenter des

inconvénients pour le service de la douane, les voyageurs pourront transporter gratuitement, et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de vingt-cinq kilogrammes et d'un volume ne dépassant pas cinquante sur vingt-cinq à trente centimètres, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures sans inconvénient, et sans qu'il en résulte aucune gêne pour les autres voyageurs.

Art. 38. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'art. 35, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment, avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Art. 39 Les concessionnaires auront la faculté d'effectuer les transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs approuvés par le département des travaux publics, conformément à ce qui est stipulé ci-dessus à l'art. 35.

Toutefois, aucun abaissement des prix desdits tarifs ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'un arrêté du ministre des travaux publics, et sans que le public en ait été informé, au moins un mois à l'avance, par voie d'affiches et d'avis insérés dans les journaux.

Les prix abaissés ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois.

Art. 40. Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs approuvés par le gouvernement, sans qu'il en eût été donné avis au préalable au ministre des travaux publics, celui-ci pourrait rendre d'office ces réductions applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du département des travaux publics, être relevés qu'après un délai de trois mois.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront pas, toutefois, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 41. Les militaires en service voyageant en corps ou isolément seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié des prix à payer pour les voyageurs ordinaires.

Art. 42. 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. 43 Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit

de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré entre l'administration et les concessionnaires, ou à dire d'experts.

Art. 44. Les concessionnaires seront tenus de faire partir, par tous leurs convois ordinaires de voyageurs, les voitures cellulaires servant au transport des prisonniers.

Les agents de l'administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers qui se trouveront dans ces voitures, de même que celles-ci, seront transportés gratuitement.

Art. 45. Les concessionnaires transporteront gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes.

En outre, les concessionnaires seront tenus d'établir un convoi par jour dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

Art. 46. Les concessionnaires seront tenus de fournir sur chacun des points où l'administration le jugera utile, un emplacement sur lequel l'administration des postes puisse faire construire des bureaux.

Le gouvernement pourra établir, à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, tous arrêts de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

Les concessionnaires devront en tout temps donner accès dans les stations aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

Art. 47. Le gouvernement aura également la faculté, tant de faire le long des voies du chemin de fer toutes les constructions et de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, que de faire faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de ladite ligne télégraphique, sans nuire toutefois au service du chemin de fer.

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

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et les appareils des lignes télégraphiques, de faire donner par leurs agents aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir ; autant qu'il se pourra, les agents des concessionnaires devront faire connaître aux employés télégraphiques les causes de ces accidents.

En cas de rupture d'un fil télégraphique, les agents des concessionnaires devront raccrocher provisoirement les bouts séparés, en se conformant aux instructions qui leur seront données à cet égard par les employés télégraphiques.

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

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

Par contre, les concessionnaires pourront accrocher gratuitement aux poteaux de la ligne télégraphique du gouvernement des fils télégraphiques pour le service de leur chemin de fer.

Art. 48. Les concessionnaires seront tenus de fournir, soit à la station frontière, soit en tout autre point de la ligne qui leur serait désigné, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane.

Ils devront, en outre, se soumettre à toutes les mesures que le gouvernement jugerait nécessaire de prescrire pour le service de la douane, et transporter gratuitement dans leurs voitures les agents du gouvernement chargés de la surveillance du chemin de fer en ce qui concerne la perception des droits et l'accomplissement des formalités de douane.

Art. 49. Le gouvernement pourra, après avoir entendu les concessionnaires, donner à qui que ce soit l'autorisation d'établir le long du chemin de fer, des magasins ou abordages avec des machines, engins ou attirails, propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou en déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de faire prendre ou déposer en passant, par leurs convois de marchandises, les waggons à expédier de ces gares, ou en destination de celles-ci.

Art. 50. Le gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements partant du chemin de fer, faisant l'objet de la concession, ou venant y aboutir si la longueur de ces embranchements n'excède pas dix kilomètres ; la concession en sera, s'il y a lieu, donnée de préférence aux concessionnaires de la ligne de Mons à Hautmont.

Dans le cas où ils n'en seraient pas déclarés concessionnaires, ils ne pourraient ni mettre obstacle à leur établissement, ni en prendre prétexte ou occasion pour demander des indemnités à quelque titre que ce soit ; ils seront tenus de laisser circuler sur leur chemin de fer, moyennant une indemnité à régler de gré à gré ou à dire d'ex-

perts, des voitures et waggons appartenant à d'autres exploitations, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation sur leur chemin de fer, et que lesdits waggons et voitures soient construits de manière à ce qu'ils puissent, sans aucun inconvénient, être admis à circuler sur leur chemin de fer. Le cas échéant, le gouvernement serait juge des contestations qui pourraient s'élever à ce sujet.

Art. 51. Le gouvernement pourra, en outre, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de tous canaux, routes ou chemins de fer qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef aucune indemnité.

Art. 52. Le gouvernement pourra, enfin, apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications, et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

Art. 53. 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, les concessionnaires ne pourraient y mettre obstacle ni réclamer de ce chef aucune indemnité si ce n'est en dédommagement de l'augmentation des dépenses d'entretien qui pourrait en résulter, le gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation de leur chemin de fer ne pût en être ni entravée ni interrompue.

Art. 54. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'Etat, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

Art. 55. Les fers et les fontes à mettre en œuvre dans l'établissement et l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances, seront d'origine belge.

Art. 56. Le matériel roulant des concessionnaires devra être établi de manière à pouvoir être admis à circuler sur les chemins de fer de l'Etat.

Art. 57. Si les concessionnaires exploitent eux-mêmes la ligne de Mons à Hautmont, et doivent faire confectionner le matériel roulant nécessaire à cet effet, les deux tiers de ce matériel devront être confectionnés en Belgique.

Art. 58. A l'époque fixé 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 au-

rait le droit de saisir les recettes et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

Art. 59. A dater de l'expiration de la concession, le gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel tels qu'ils existeront à cette époque.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires, à moins toutefois que ceux-ci préfèrent ne pas s'en dessaisir.

Art. 60. Dans le cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation, et n'obtempéreraient pas, dans le délai prescrit, aux réquisitions qui leur auraient été faites à ce sujet, les deuxième et troisième paragraphes de l'art. 27 seraient applicables, comme dans le cas où ils laisseraient en souffrance l'entretien, soit du chemin de fer et de ses dépendances, soit du matériel d'exploitation.

En outre, si, après que le gouvernement aurait exploité la ligne d'office pendant trois mois, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites d'office, plus les 10 p. c., en sus, dont il est fait mention à l'article 27, les concessionnaires pourraient être déclarés déchus de leurs droits comme dans le cas prévu à l'art. 21.

Art. 61. 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 dénoncé la réalité et l'influence au gouvernement.

Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également dénoncé la réalité et l'influence au moment où ils auront été posés, ou au plus tard dans les trente jours qui suivront.

Dans aucun cas, ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

Art. 62. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent, dans les différents cas prévus au présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits, et sans qu'il soit besoin, à cet égard, d'aucun acte judiciaire.

Art. 63. Les concessionnaires seront réputés avoir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'Etat, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures pour l'entretien et le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation du chemin de fer faisant l'objet de leur concession, jusqu'à l'époque fixée pour l'ex-

piration de celle-ci. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, les parties entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 64. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanés de l'administration.

Ces 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, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés aux concessionnaires ou remis à leur domicile, la notification sera valable et sortira tous ses effets, si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

Art. 65. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et les calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets soumis à son approbation pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

Art. 66. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière.

Après que les statuts en auront été approuvés par le gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Les actions n'en pourront toutefois être cotées à la bourse de Bruxelles ou d'Anvers, que lorsqu'il aura été justifié, à la satisfaction du gouvernement, du versement de trente pour cent de leur montant nominal.

Elle devra être représentée, près du gouvernement, par son conseil d'administration ou par son directeur gérant, selon ce qui sera ultérieurement réglé de commun accord à cet égard, et sera tenue de désigner un domicile réel ou d'élection, où les communications, réquisitions et ordres de l'administration devront lui être adressés conformément à ce que prescrit, à cet égard, l'article 64.

Art. 67. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

Art. 68. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à un franc soixante et dix centimes, en principal.

Bruxelles, le 19 décembre 1853.

Approuvé l'écriture ci dessus.

IMBAULT.

Le gouverneur de la Société Générale.

F. DE MEEUS

Le secrétaire de la Société Générale,

DOFFEGNIES.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 9 janvier 1854.

Le ministre des travaux publics,

EM. VAN HOORENBEKE.

ANNEXE V.

Cahier des charges pour la concession du chemin de fer de la frontière de Belgique à Hautmont.

Art. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls tous les travaux d'un chemin de fer de la frontière de Belgique à Hautmont et de les terminer de manière à ce que le chemin soit exploité dans un délai de deux ans à partir du décret de concession.

Art. 2. Ce chemin aura son origine près d'Aulnois, au point de la frontière où aboutira le chemin de fer belge venant de Mons; il suivra la vallée du Flamenne et se raccordera avec le chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelinnes et avec la Sambre vers Hautmont, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, la compagnie entendue.

Art. 3. A dater du décret de concession, la compagnie devra soumettre à l'administration supérieure, dans un délai de trois mois, le tracé définitif du chemin de fer, rapporté sur le plan à l'échelle d'un cinq millième, en se conformant aux indications des articles précédents. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice de l'art. 5 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'Etat.

En cours d'excution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'ap-

probation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 4. Le point de jonction des deux sections des chemins de fer français et belge et le raccordement de ces sections, soit en plan, soit en profil, seront déterminés d'un commun accord par les administrations des deux pays, la compagnie entendue.

Art. 5. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie sur tout ou partie du parcours du chemin de fer, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par le gouvernement.

L'excédant de largeur acquis par la compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Art. 6. La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m,50). Sur les points où deux voies seront établies, la largeur est fixé à huit mètres trente centimètres (8m,30) en couronne dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m,40) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie sera la largeur commune au chemin de fer du Nord et aux chemins de fer de l'État de Belgique.

La largeur de l'entrevoie sera de deux mètres (2m). La largeur des accotements ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m,50) dans les parties en levée, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

Art. 7. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à six cents mètres (600m) ; et dans le cas de ce rayon minimum les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas cinq millimètres par mètre.

Art. 8. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

Art. 9. La gare du chemin de fer sur la Sambre contiendra toutes les voies, plaques tournantes et appareils, et aura l'étendue nécessaire pour le transbordement et l'emmagasinage des marchandises et houilles à destination ou en provenance de la voie navigable.

Art. 10. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impérale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8m) pour la route impériale, de sept mètres (7m) pour la route départementale, de cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres 4m) pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres (5m) au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m,50) au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8m), et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres (80c) au moins.

Art. 12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8m) pour la route impériale, à sept mètres (7m) pour la route départementale, à cinq mètres (5m) pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m) pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8m) et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres cinquante centimètres (4m, 50).

Art. 13. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 11.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

Art. 14. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie : mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Art. 15. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder trois centimètres (3 c) par mètre pour les routes impériales et départementales, et cinq centimètres (5 c.) pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 16. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales et des rivières ou canaux de navigation ou de flottage, ainsi que les déplacements des routes impériales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Art. 17. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de 3 centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Art. 18. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes impériales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

Art. 19. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes impériales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si

les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 20. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins huit mètres (8m) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5m,50) de hauteur sous clef à partir de la surface du chemin ; et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres soixante et quinze centimètres (4m,75)

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Art. 21. Les puits d'airage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique : et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur.

Art. 22. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible en pierres de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de trente kilogrammes dans le cas où la compagnie voudrait poser les rails sur longrines.

Art. 23. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations, qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

Art. 24. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que

pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 25. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 26. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par des agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

Art. 27. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, les cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 28. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

Art. 29. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 30. A mesure que des travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service lesdites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 31. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances : elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du present cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 32. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Art. 33. Les frais de visites, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du trésor, conformément à l'art. 61 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 34. Si dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de com-

mencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme de soixante et dix mille francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'art. 64, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 55. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux comme à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, par le 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 et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'Etat.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois ; et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'Etat.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article qui précède, ainsi que du présent article, ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 56. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépen-

dances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux conformément à la loi du 25 avril 1805.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

Art. 37. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Art. 38. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus, elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de troisième classe, comme dans celles de première et de seconde classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les waggons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

Art. 39. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières, fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 40. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, à dater du jour où le chemin de fer sera reconnu susceptible d'être livré à la circulation publique, jusqu'au 15 septembre 1946, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne: ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes: entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes; entre vingt et trente, il payera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toute classe destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
(Par tête et par kilomètre.)	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,035	0,10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe). . . .	0,050	0,025	0,075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0.055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres. .	0,01	0,01	0,02
(Par tonne et par kilomètre.)			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises.			
1re *classe.* — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés.	0,10	0,08	0,18
2e *classe.* — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerai, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons.	0,09	0,07	0.16
3e *classe.* — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes. . .	0,08	0,06	0,14
Houille et coke.	0,035	0,025	0,06
Marne, cendres, fumier et engrais. . .	0,06	0,04	0,10

	PRIX DE		TOTAL.
	Péage.	Transport.	
(Par pièce et par kilomètre.)			
Objets divers.			
Waggon et chariot vide pouvant porter jusqu'à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Waggon et chariot vide pouvant porter au-dessus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant jusqu'à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	1,80	1,20	3,00
Locomotive au-dessus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi.	2,25	1,50	3,75
Tender pesant jusqu'à 10 tonnes, ne traînant pas de convoi.	0,90	0,60	1,50
Tender au-dessus de 10 tonnes, ne traînant pas de convoi.	1,35	0,90	2.25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner, le prix à payer pour un waggon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui à payer pour un waggon marchant à vide.)			
Voiture à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,15	0,10	0,25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur	0,18	0,14	0,32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 41. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Art 42. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie : elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 43. Les droits de péage et les prix de transport, déterminés au tarif précédent, ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 kilog.)

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 kil.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 44. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nominément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200 kil.) ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40 c.).

Art. 45. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés, ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés ; les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques, seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de

chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 46. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'art. 419 du code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique, rendus en exécution de l'art. 44 ci-dessus, prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

Art. 41. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue 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. 48. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 49. Les concessionnaires seront tenus de fournir, soit à la station frontière, soit en tout autre point de la ligne qui leur serait désignée, tous les locaux nécessaires à l'accomplissement des formalités de la douane.

Ils devront, en outre, se soumettre à toutes les mesures que le gouvernement jugerait nécessaire de prescrire pour le service de la douane, et transporter gratuitement les agents du gouvernement chargés de la surveillance des chemins de fer, en ce qui concerne la perception des droits et l'accomplissement des formalités de douane.

Art. 50. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux waggons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre de finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour et de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première;

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix

sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie;

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle reglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur des châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales; toutefois l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie;

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation;

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes sera fixée d'accord entre cette administration et celle des travaux publics;

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes ou son délégué. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de 2e classe ou de 1re classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de 2e classe;

13° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris;

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts;

15° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la compagnie;

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations;

17° Les employés des postes chargés de la surveillance du service, et les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en

se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 51. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire les waggons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les waggons seront construits aux frais de l'Etat où des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les waggons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des waggons et des voitures sera gratuit.

Art. 52. Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

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

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles, qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Art. 53. A toute époque après l'expiration des quinze premières années à dater du délai fixé par l'art. 1er pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on

relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. 54 ci-après.

Art. 54. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 31.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en general, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, waggons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération precédente, l'État sera tenu de les prendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 55. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la con-

struction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 56. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans tout autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la compagnie

Art. 57. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni reclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongements auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, waggons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, pour lesquelles cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100

kilomètres, dix pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

La limite du poids des chargements des waggons appartenant au autres compagnies et admis à circuler sur le chemin de fer, sera celle du poids adopté par la compagnie pour ses propres chargements.

Art. 58. La compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 59. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 60. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être reservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 61. Pour acquitter les frais mis à sa charge par l'article 55 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année, à la caisse centrale du trésor, une somme qui ne pourra excéder 5,000 francs.

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas ladite somme, aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 62. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 63. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de prefecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 64. Avant la signature du décret de concession, la compagnie sera tenue de déposer une somme de soixante et dix mille francs (70,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse

des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de 70,000 francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu à la compagnie, conformément à l'article 34.

Art. 65. Les conventions à passer par le ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets de l'empereur.

Art. 66. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc ;

Arrêté à Paris, le 16 août 1854.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

P. Magne.