

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE
DES
CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE.

Bruxelles. — Impr. de E. Guyot, succ. de Stapleaux,
rue de Schaerbeek, 12.

9152691

7358H22

LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE

DES

CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT. — CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.
— CHEMINS DE FER INDUSTRIELS.

PAR

JULES GENDEBIEN,
Avocat à la Cour d'appel de Bruxelles.

1834—1858.

BRUXELLES,
BRUYLANT-CHRISTOPHE ET COMPAGNIE,
PLACE SAINT-JEAN, 42.

1858



Σ 116-267 348



INTRODUCTION.

On a dit, avec raison, que les chemins de fer étaient actuellement la grande affaire de toutes les nations civilisées.

En Belgique, l'œuvre des chemins de fer peut être considérée comme à peu près accomplie.

Le chemin de fer de l'État, dont le développement total est de 714 kilomètres, et dont la construction seule a absorbé près de cent quatre-vingt-dix millions de francs ; vingt-deux lignes concédées, qui présentent un développement aussi considérable que celui du chemin de fer de l'État ; un nombre bien plus important encore de chemins de fer industriels ; vingt et une sociétés anonymes ayant pour objet la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés, et représentant ensemble un capital de plus de 200 millions de francs en actions et de 100 millions de francs en obligations, tels sont les résultats obtenus, tels sont les intérêts créés depuis ces vingt-cinq dernières années.

Il nous a semblé qu'il y aurait quelque utilité à réunir dans un cadre restreint, mais aussi exact que possible, les principales dispositions législatives *actuellement en vigueur* qui régissent le chemin de fer de l'État, les chemins de fer concédés et les chemins de fer industriels, ainsi que les décisions judiciaires les plus importantes ayant trait aux chemins de fer belges, et émanant de nos cours d'appel et de notre cour de cassation.

Faire, en un mot, *le résumé* de la législation et de la jurisprudence des chemins de fer de la Belgique, tel est le but que nous nous sommes proposé.

Sans nous dissimuler les difficultés de plus d'un genre que présente une pareille entreprise, nous nous estimerons heureux d'avoir attiré l'attention sur cette partie importante et spéciale de notre législation. Des œuvres plus complètes et plus sérieuses viendront, sans doute, plus tard combler les lacunes de notre travail, et compléter, en les développant, les principes législatifs et juridiques que nous nous sommes efforcé de résumer.



APERÇU

DE

LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER BELGES.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

La législation qui régit les chemins de fer de l'État, en Belgique, ne se compose que d'un nombre assez restreint de dispositions législatives.

Envisagées par rapport à leur objet, les lois qui ont trait à cette institution peuvent se diviser en quatre catégories :

Lois concernant l'établissement du chemin de fer ;

Lois d'administration et d'exploitation ;

Lois de police ;

Lois spéciales, se rattachant d'une manière plus ou moins directe à la législation des chemins de fer de l'État : telles que la loi sur les télégraphes électriques, la loi sur le transit, le régime spécial de douanes applicable au chemin de fer, etc.

Nous allons passer successivement en revue les dispositions législatives appartenant à chacune de ces quatre catégories.

LOIS D'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Deux lois ont suffi à cet établissement (1).

Le 1^{er} mai 1834, à une époque où il n'existait sur le continent aucun chemin de fer régulièrement organisé, les Chambres belges, d'accord avec le gouvernement, décrétèrent l'établissement d'un chemin de fer national qui, ayant pour point central Malines, devait rayonner au nord par Anvers ; à l'ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges ; à l'est vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers ; au midi enfin, sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.

La loi du 26 mai 1837 relative à l'établissement d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay par Courtrai, et reliant, au chemin de fer construit par l'État, la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg, compléta le réseau des chemins de fer de l'État.

La loi du 1^{er} mai 1834 avait décrété la création du chemin de fer ; la loi du 17 avril 1835, *sur l'expropriation pour cause d'utilité publique*, vint en faciliter l'exécution. Cette loi, qui avait pour but de concilier la dépossession rapide de l'exproprié avec le principe de l'indemnité préalable, se rattache si intimement à la législation de l'établissement des chemins de fer, qu'elle nous a paru en faire en quelque sorte partie.

LOIS D'ADMINISTRATION ET D'EXPLOITATION.

Le chemin de fer de l'État est une œuvre et aussi une propriété nationale ; à ce titre, l'État l'administre. Cette administration,

(1) Nous ne parlons pas ici des lois qui ont autorisé les différents emprunts au moyen desquels ont été construits les chemins de fer de l'État, ni des diverses dispositions législatives accordant des crédits pour compléter le matériel du chemin de fer. L'intérêt que peuvent offrir des dispositions législatives de ce genre a disparu par l'effet même de leur exécution. On trouvera tous les renseignements relatifs à la situation financière du chemin de fer de l'État, dans le rapport présenté aux Chambres par M. le ministre des travaux publics, le 30 septembre 1837.

confiée d'abord au ministère de l'intérieur par l'arrêté du 28 juillet 1854, fut ensuite attribuée au département des travaux publics, ministère nouveau, créé le 13 janvier 1857.

Après avoir subi de nombreuses transformations, l'administration spéciale des chemins de fer, postes et télégraphes, a été réorganisée en dernier lieu par l'arrêté royal du 27 juin 1857.

A la veille d'ouvrir les premières lignes, la loi du 12 avril 1855 décréta que, en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir, ils seraient réglés par un arrêté royal et perçus, en vertu de cet arrêté, jusqu'au 1^{er} juillet 1856.

Cette même loi autorisait le gouvernement à faire des règlements pour l'exploitation et la police de la voie nouvelle, et à les sanctionner par les dispositions pénales de la loi du 6 mars 1818.

Cette loi du 12 avril 1855, fut prorogée annuellement pendant seize années.

Le 12 avril 1851, intervint une loi qui fixa le prix du transport des voyageurs et bagages sur le chemin de fer de l'État.

Le 10 mars 1854, une deuxième loi fixa le prix des trains *express*, complétant ainsi la loi du 12 avril 1851.

En exécution de ces deux lois, le département des travaux publics a fait paraître, sous la date du 1^{er} mai 1854, le tarif des voyageurs et bagages et les conditions réglementaires relatives aux voyageurs et aux bagages.

Les lois du 12 avril 1851 et du 10 mars 1854 n'ayant trait qu'aux voyageurs et aux bagages, l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1855 conserve son application pour tous les transports autres que ceux des voyageurs et de leurs bagages. Le délai fixé par cet art. 1^{er} a été prorogé d'année en année par des lois successives, votées en 1855, 1856, 1857 et 1858.

Le 8 juin 1855, un arrêté royal, modifiant sous certains rapports les arrêtés des 6 juillet et 11 août 1848, a fixé les conditions et prix des tarifs pour le transport des *marchandises*, sur les chemins de fer de l'État. En exécution de cet arrêté royal, le département des tra-

vaux publics a publié, sous la date du 1^{er} juillet 1855, un livret réglementaire pour le transport des marchandises par le chemin de fer de l'État.

Il est, en outre, à remarquer que les transports des voyageurs et marchandises effectués en commun par le chemin de fer de l'État et les chemins de fer concédés de l'étranger et de la Belgique, sont réglés par des conventions intervenues entre l'État et lesdits chemins de fer, lesquelles conventions sont accompagnées de livrets réglementaires qui fixent les tarifs et conditions de transport, c'est-à-dire les droits et les obligations du public.

Ces tarifs réglementaires sont vendus dans les stations en exécution de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1849.

Au nombre des lois relatives à l'exploitation des chemins de fer de l'État, il faut encore ranger celle du 16 juillet 1849, qui attribue compétence aux tribunaux de commerce pour connaître de toutes les contestations relatives au transport des marchandises et objets de toute nature par les chemins de fer de l'État.

LOIS DE POLICE.

Les art. 2 et 5 de la loi du 12 avril 1855 autorisaient le gouvernement à établir des règlements pour l'exploitation et la police de la voie nouvelle, et à déterminer des peines conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de ladite loi.

Quelques arrêtés royaux et une loi générale ont pourvu à cet objet.

Par arrêté royal en date du 5 mai 1855, toute circulation autre que celle des locomotives et voitures de service fut interdite sur le chemin de fer.

Le même arrêté réprima toute dégradation de la route, toute entrave apportée à la circulation, toute entreprise sur le corps de la route ou sur les terrains qui en dépendent.

La foudroyante rapidité de la marche des convois, donna lieu bientôt à d'autres mesures de police, relatives à la traversée des

routes et canaux coupés par le chemin de fer. Elles furent consacrées par l'arrêté royal du 16 janvier 1836.

Piétons, cavaliers, voitures, attelages de toutes sortes, navires, bateaux, embarcations, tout doit s'arrêter en vue ou dans l'attente des convois remorqués par des machines à vapeur.

L'encombrement des voitures publiques aux abords des stations, à l'arrivée et au départ des convois, donna lieu aux arrêtés royaux des 2 novembre 1836 et 31 janvier 1858.

Nous passons sous silence la loi du 31 mai 1838, relative aux agents chargés d'exercer la police judiciaire dans toute l'étendue des chemins de fer, les stations et leurs dépendances. Cette loi, qui n'était qu'annuelle et qui a été successivement prorogée en 1839, 1840, 1841 et 1842, a été remplacée par le titre II de la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

La loi du 15 avril 1843 est la mesure législative la plus importante prise en matière de police des chemins de fer.

Elle est divisée en deux titres.

Le titre I^{er} a pour objet les mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation.

Les premiers articles de ce titre consacrent une servitude légale portant prohibition de planter des arbres, de former des amas ou dépôts de pierres, d'ouvrir des sablières, carrières ou minières à ciel ouvert, d'établir des toitures en chaume ou autres matières combustibles, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières combustibles, le long des chemins de fer et dans une certaine distance, qui varie de 3 à 20 mètres, ou dans une certaine zone.

Le gouvernement s'est en outre réservé le droit de faire supprimer, moyennant une indemnité préalable, les plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts qui existent actuellement dans les zones déterminées par la loi que nous analysons.

L'art. 6 commine des pénalités échelonnées depuis les peines correctionnelles jusqu'aux peines les plus sévères édictées par le Code pénal, pour celui qui aura entravé volontairement ou tenté d'entraver la circulation sur un chemin de fer, en y déposant des

objets quelconques, en dérangeant les rails ou leurs supports, en enlevant les chevilles ou clavettes, ou en employant tout autre moyen de nature à arrêter le convoi ou à le faire sortir des rails.

Les peines croissent en raison des conséquences plus ou moins meurtrières ou désastreuses du fait posé.

L'art. 7 prévoit et punit l'imprudence, la négligence, l'inattention, la maladresse, l'inobservation des lois ou règlements, ou des défenses ou prescriptions de l'autorité, qui auront occasionné un accident à un convoi de chemin de fer.

Le titre II est relatif aux officiers et agents de la police des chemins de fer de l'État.

Le gouvernement est autorisé à conférer, à certains agents de l'administration des chemins de fer, les fonctions soit de gardes voyers, soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police.

Selon les distinctions établies dans ce titre, ces agents ont pour mission de rechercher et de constater, dans toute l'étendue du chemin de fer de l'État, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans des zones déterminées, toutes les contraventions en matière de voirie, toutes les contraventions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police, ainsi que les crimes et délits qui pourraient y être commis.

Un arrêté royal du 19 mai 1845 autorise l'administration du chemin de fer à refuser le transport de tous colis et paquets qui ne seront pas accompagnés d'une déclaration signée par l'expéditeur, et portant l'indication de l'espèce et de la quantité des objets y contenus; ce même arrêté soumet aux pénalités de la loi du 6 mars 1818, toutes fausses déclarations d'espèce ou de quantité imputables à l'expéditeur de colis ou paquets à transporter par le chemin de fer.

Un arrêté royal du 26 janvier 1847, complétant celui du 19 mars 1845, soumet aux mêmes pénalités l'expéditeur (commissionnaire) qui n'a point fait ou qui a fait d'une manière incomplète la véri-

fication de l'exactitude de la déclaration mentionnée à l'art. 1^{er} de l'arrêté du 19 mars 1843.

Enfin, un arrêté royal du 10 février 1837 contient un assez grand nombre de prescriptions et de prohibitions à observer par les voyageurs en chemin de fer, et qui sont toutes sanctionnées par les pénalités comminées à l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

LOIS SPÉCIALES.

Au nombre des lois spéciales ayant trait à la législation des chemins de fer de l'État, il faut placer :

La loi du 1^{er} mars 1851 sur les télégraphes électriques. Cette loi annuelle, prorogée successivement en 1852, 1854, 1855, 1856 et 1858, autorise le gouvernement à régler par arrêté royal le tarif des correspondances télégraphiques, à établir des règlements pour la transmission des correspondances et la police des lignes, et à déterminer des pénalités conformément à la loi du 6 mars 1818.

La suppression des correspondances ou la violation de leur secret est punie des peines comminées pour la violation du secret des lettres.

Par une exception qu'il faut noter, l'État s'est formellement soustrait à toute responsabilité à raison du service de la correspondance privée par voie télégraphique.

La loi générale sur le transit, du 6 août 1849, modifiée par les lois du 3 mars 1851 et 14 décembre 1852, ne présente que des rapports indirects avec la législation des chemins de fer.

Différents arrêtés royaux ont réglementé encore à diverses époques des matières spéciales.

Tels sont, entre autres :

L'arrêté royal du 6 avril 1841, décrétant l'établissement de bureaux de poste marchant avec le convoi ;

L'arrêté royal du 5 février 1848, relatif aux cartes de circulation dans les stations et sur le chemin de fer de l'État ;

L'arrêté royal du 11 juin 1850, érigeant en bureaux de postes les stations du chemin de fer de l'État ;

L'arrêté royal du 25 mai 1851, relatif aux fonctionnaires ou agents de l'État voyageant pour le service du chemin de fer (cartes permanentes) ;

L'arrêté royal du 15 septembre 1855 réglementant le régime spécial de douanes applicable aux chemins de fer. — Etc.

Ainsi, en résumé, toute la législation des chemins de fer se compose de deux lois d'établissement, celles du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837 ; d'une loi provisoire d'exploitation annuellement prorogée, celle du 12 avril 1835 ; de deux lois définitives d'exploitation, celles du 12 avril 1851 et du 10 mars 1854 ; d'une loi générale de police, celle du 15 avril 1845, et de quelques arrêtés royaux relatifs au même objet.

CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

La législation sur les chemins de fer concédés a son point de départ dans la loi du 19 juillet 1832, concernant les concessions de péages (1). Cette loi confère au gouvernement le pouvoir de concéder des péages pour un terme qui n'excède pas 90 ans. Elle s'étend à presque tous les travaux susceptibles d'être concédés : routes, canaux, chemins de fer, etc. Elle ne fait une exception au principe qu'elle pose, que pour les concessions de canalisation de fleuves et de rivières, qui, de la sorte, sont subordonnées à une autorisation législative. La loi du 19 juillet 1832 n'était obligatoire, aux termes de son article 7, que jusqu'au 1^{er} juillet 1835. Elle a été successivement prorogée, et les principes généraux posés par elle sont restés en vigueur jusqu'à la fin de l'année 1842. Des modifica-

(1) Rapport au roi par M. De Bavay, ministre des travaux publics.

tions importantes y ont été apportées par les deux lois de prorogation des 15 avril 1843 et 16 mai 1845.

La loi du 15 avril 1843 dispose qu'aucune ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs et des marchandises, et d'une étendue de plus de 10 kilomètres, ne pourra être concédée qu'en vertu d'une loi; la loi du 16 mai 1845 a rendu communes aux canaux les restrictions introduites par la loi du 15 avril 1843, en ce qui concerne les chemins de fer. Elle porte qu'aucun canal de plus de 10 kilomètres, qu'aucune ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs ou des marchandises, et de même étendue, ne pourront être concédés qu'en vertu d'une loi.

La loi du 19 juillet 1852, ainsi modifiée, a été ensuite prorogée par des lois annuelles ou bisannuelles; la dernière loi de prorogation, celle du 30 mars 1855, porte :

« Article unique. La loi du 19 juillet 1852, sur les concessions de péages, est prorogée au 31 décembre 1857.

» Néanmoins aucun canal, aucune ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs et des marchandises, de plus de 10 kilomètres de longueur, ne pourront être concédés qu'en vertu d'une loi (1). »

La législation sur les péages consiste donc en ceci :

Le pouvoir de concéder appartient au gouvernement pour les ponts et routes pavées et empierrées; mais il est réservé à la législature pour les chemins de fer et canaux de plus de 10 kilomètres, ainsi que pour les travaux de canalisation de fleuves et rivières.

A la loi du 19 juillet 1852, il faut joindre l'arrêté organique du 29 novembre 1856, contenant les dispositions en conformité desquelles doit être formée et instruite toute demande d'exécuter, par voie de concession de péage, des travaux d'utilité publique, tels que routes, canaux, ponts, chemins de fer, etc.

Cet arrêté, très-développé, est divisé en quatre paragraphes.

(1) Prorogée récemment jusqu'au 1^{er} janvier 1860.

Le premier traite *du projet et de l'instruction préalable à l'enquête* ; le second de *l'enquête* ; le troisième, *des avantages réservés au demandeur en concession* ; le quatrième contient *des dispositions générales*.

L'arrêté organique du 29 novembre 1836 a été complété par un arrêté royal en date du 28 mai 1846, consacrant le principe que lorsqu'une demande en concession d'un chemin de fer ou d'un canal de plus de 10 kilomètres, sera considérée par le gouvernement comme susceptible d'être accueillie, il sera procédé à l'accomplissement des formalités d'enquête établies par l'arrêté du 29 novembre 1836 ; que, dans le cas contraire, le ministre des travaux publics, sur le vu de l'avis du conseil des ponts et chaussées, donnera connaissance au demandeur en concession des motifs qui portent le gouvernement à ne pas accorder ou à ajourner son initiative, et fera surseoir à l'instruction ultérieure de l'affaire.

Le premier chemin de fer concédé, le seul qui l'ait été par arrêté royal en vertu de la loi du 19 juillet 1832, est celui de *Gand à Anvers*, par Lokeren et Saint-Nicolas. Par arrêté royal du 16 novembre 1842, ce chemin de fer a été concédé à M. De Ridder.

— En 1845 furent concédés, en exécution du principe consacré par la loi du 15 avril 1845 (intervention de la législature dans les concessions de chemins de fer de plus de 10 kilomètres), les chemins de fer suivants (1) :

Entre-Sambre-et-Meuse :

Tournay à Jurbize et Saint-Trond à Hasselt ;

Bruges à Courtrai, Ypres, Poperinghe (chemins de fer de la Flandre occidentale) ;

Louvain à la Sambre ;

Erquelines à Marchienne-au-Pont (Charleroy à la frontière de France) ;

Namur à Liège et Manage à Mons ;

(1) Plusieurs de ces concessions n'ont pas été exécutées, et les concessionnaires ont été déclarés déchus.

Vallée de la Dendre ;

Manage à Erquelines.

— En 1846, furent concédés :

Le chemin de fer du Luxembourg et celui de Manage à Wavre (chemin de fer de la jonction de l'est).

En 1847 parut la loi relative à la négociation et à la cote des actions de chemin de fer. Le gouvernement se réserve d'en autoriser la négociation et la cote aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, sous certaines conditions.

En 1847, 1848, 1849, 1850 et 1851, aucune concession de chemins de fer ne fut accordée.

Le 20 décembre 1851 parut une loi importante relative à l'exécution de divers travaux publics. — Cette loi consacra le principe nouveau de la garantie par l'État d'un minimum d'intérêt. En ce qui concerne les concessions de chemins de fer, elle énumère dans son § 1^{er} les travaux à exécuter par des compagnies, moyennant garantie par l'État d'un minimum d'intérêt (1), et dans son § 2, les

(1) Les chemins de fer concédés auxquels une garantie d'intérêt est accordée par le gouvernement sont les suivants :

Flandre occidentale. La garantie porte sur un capital de 40,000,000 pour la section de Courtrai à Poperinghe et l'embranchement de Thielt.

Sambre-et-Meuse. La garantie porte sur un capital de 5,000,000 pour les embranchements de Florennes, de Philippeville et de Couvin.

Manage à Wavre. La garantie porte sur un capital de 5,000,090 pour la ligne entière.

Lierre à Turnhout. La garantie porte sur un capital de 4,300,000 pour la ligne entière.

Luxembourg. La garantie porte sur un capital de 22,300,000 pour la partie au delà de Namur.

Charleroy à Louvain. La garantie porte sur un capital de 8,500,000 pour le tronçon principal.

Lichtervelde à Furnes. La garantie porte sur un capital de 5,000,000 pour la ligne entière.

Audenarde vers Gand. La garantie porte sur un capital de 1,800,000 pour la ligne entière.

Charleroy à Erquelines. L'État a garanti à cette société, pendant 40 ans, un minimum de produit net de 90,000 fr. par an, à titre d'avance.

La garantie d'intérêt est de 4 pour cent sur les capitaux ci-dessus ; elle a une durée de 50 ans pour chaque compagnie.

travaux à exécuter par voie de concession sans garantie, de la part de l'État, d'un minimum d'intérêt.

— En 1852 furent concédés les chemins de fer de :
Charleroy à Louvain, et embranchements industriels ;
Dendre-et-Waes.

— En 1853 furent concédés les chemins de fer de :
Pepinster à Spa ;
Lierre à Turnhout ;
Anvers à Rotterdam ;
Hasselt à Maestricht ;
Morialmé à Chatelineau ;
Audenarde à Gand ;
Centre à Erquelinnes.

— En 1854 furent concédés les chemins de fer de :
Mons à Haumont ;
Tamines à Landen ;
Groenendael à Nivelles.

— En 1856 furent concédés les chemins de fer de :
Lichtervelde à Furnes ;
Liège à Maestricht ;
Mariembourg à Chimay ;
Hainaut-Flandre.

Outre ces concessions, qui toutes sont faites à des personnes ou à des compagnies nominativement désignées, le gouvernement a été autorisé législativement à concéder à des individus ou à des compagnies qui se présenteraient pour traiter avec lui :

En 1851 : 1° La construction d'un chemin de fer de Fexhe ou Ans à Tongres, moyennant garantie d'un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur un million ;

2° Un embranchement sur Dinant, moyennant garantie d'un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur 1,800,000 fr.

En 1853, le gouvernement a été autorisé à concéder, après enquête, les embranchements de chemins de fer de Hasselt à Liège

par Tongres, de Bilsen à Liège ou de Tongres à Maestricht, par la vallée du Geer.

En 1853, le gouvernement a été également autorisé à concéder les chemins de fer :

1° De Jemeppe à Gembloux, de Perwez à Diest, par Jodoigne et Tirlemont ;

2° De Louvain à Herenthals, par Aerschot ;

3° De Malines à Schelle, sur l'Escaut ;

4° De Blankenberghe vers le chemin de fer de l'État.

En 1856, le gouvernement a été autorisé à concéder :

1° Un chemin de fer partant de la station de Braine-le-Comte et passant par Enghien, avec prolongement jusqu'à Courtrai ;

2° Un chemin de fer de Bilsen, par Tongres, à Liège ;

3° Un chemin de fer de Blankenberghe à Bruges.

Le gouvernement est autorisé à concéder ce dernier chemin de fer à une société dénommée (Sédille et consorts).

En 1853, il avait été également autorisé à concéder à MM. Zaman et Coppens, un chemin de fer de Tubize à la Dendre par Enghien. Ces deux dernières concessions n'ont pas encore eu lieu.

La législation sur les concessions de chemins de fer peut donc se résumer ainsi :

Elle a son point de départ dans la loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages.

Néanmoins, aucun chemin de fer de plus de 10 kilomètres, destiné au transport des voyageurs et des marchandises, ne peut être concédé qu'en vertu d'une loi.

Le gouvernement se réserve le droit d'accorder, de refuser ou d'ajourner son initiative relativement aux demandes de concessions. Les Chambres autorisent le gouvernement à concéder, soit à la personne ou à la compagnie qui se présentera pour traiter, soit à une personne ou une société dénommée, telle ligne de chemin de fer, aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges débattues et arrêtées à l'avance entre le gouvernement et le demandeur en concession. Les conventions et cahiers des charges,

dans lesquelles les Chambres introduisent quelquefois des modifications, font partie intégrante de la loi de concession. Un arrêté royal, pris en exécution de la loi de concession, l'accorde définitivement. Enfin, la loi du 28 mai 1856 dispose que toute concession de chemin de fer sera précédée d'un cautionnement, lequel sera de 100,000 fr. pour les conventions provisoires, et de 5 p. c. du coût des travaux à exécuter, pour les conventions définitives ; que le délai stipulé dans une convention provisoire pour compléter le cautionnement de 5 p. c. sera de six mois au plus, et ne pourra être prorogé que de trois mois, dans des circonstances extraordinaires ; et que, dans toute concession du chemin de fer, le gouvernement se réservera la faculté de régler le droit de parcours moyennant une indemnité équitable (1).

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS.

La création des chemins de fer industriels a précédé, en Belgique, celle des chemins de fer destinés au transport des voyageurs et des marchandises.

En effet, dès le 12 avril 1835, un arrêté royal concédait la construction du chemin de fer des charbonnages du haut et bas Flénu au canal de Mons à Condé.

Les chemins de fer industriels ont été construits d'abord par voie de concession, conformément à la loi du 19 juillet 1832. L'art. 12 de la loi sur les mines du 2 mai 1857 a eu pour but et pour résultat d'en faciliter l'établissement, pour ce qui concerne les chemins de fer destinés à établir des communications dans l'intérêt des exploitations de mines.

(1) Le droit de parcours est l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les convois, voitures, wagons et autre matériel roulant appartenant à d'autres lignes, moyennant indemnité.

Cet art. 12 autorise, en effet, le gouvernement à déclarer, sur la proposition du conseil des mines, qu'il y a utilité publique à établir des communications dans l'intérêt d'une exploitation de mines. Toutefois, l'indemnité due au propriétaire exproprié est fixée au double, et la circonstance que les biens expropriés ou leurs dépendances sont occupés par leurs propriétaires, pourra être prise en considération par les tribunaux pour la fixation des indemnités.

La cour de cassation a jugé que la double indemnité n'est pas due pour les terrains nécessaires à la construction d'un chemin de fer destiné à desservir plusieurs charbonnages.

Un très-grand nombre de chemins de fer industriels ont été construits, à partir de 1837, moyennant la déclaration d'utilité publique autorisée par la loi du 2 mai 1837.

SOCIÉTÉS ANONYMES.

Vingt et une sociétés anonymes ont été créées, de 1836 à 1857, pour l'exploitation des chemins de fer concédés et des chemins de fer industriels (1). En voici la liste avec l'indication de leur capital en actions et obligations :

Chemins de fer du haut et du bas Flénu. 10 octobre 1856.

Chemin de fer d'Anvers à Gand. 31 mars 1845 ; 28 juin 1847 ; 11 avril 1853.

Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. 12 avril 1845 ; 25 octobre 1849 ; 30 mai 1853.

Chemins de fer de la Flandre occidentale. 4 juin 1845 ; 2 avril 1852 ; 22 juillet 1854.

Chemin de fer de Charleroy à la frontière de France, 10 août

(1) *Demeur.* Les sociétés anonymes de Belgique en 1857.

1848; 23 avril 1849; 20 novembre 1853; 26 septembre 1857.

Chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage. 29 octobre 1854.

Chemins de fer de Tournay à Jurbize et de Landen à Hasselt. 21 juillet 1845.

Grande compagnie du Luxembourg. 1^{er} octobre 1846.

Chemins de fer de la jonction de l'est. 2 août 1847; 31 août 1852.

Chemins de fer de Charleroy à Louvain. 31 mars 1852; 29 octobre 1856.

Chemins de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost. 15 mai 1852.

Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam. 30 novembre 1852.

Chemin de fer de Pépinster à Spa. 21 février 1853; 18 février 1856.

Chemin de fer de Lierre à Turnhout. 30 juillet 1853.

Chemin de fer du Centre. 3 septembre 1853; 18 octobre 1856.

Chemin de fer de Morialmé à Chatelineau. 10 septembre 1853.

Chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht. 17 octobre 1853.

Chemins de fer de Mons à Haumont et de Saint-Ghislain. 2 mars 1856.

Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes. 23 juin 1856.

Chemin de fer de Chimay à Mariembourg. 16 septembre 1856; 31 août 1857.

Hainaut et Flandre. 5 janvier 1857.

	ACTIONS.	OBLIGATIONS.
Haut et bas Flénu fr.	4,000,000	
Anvers à Gand	4,700,000	
Entre-Sambre-et-Meuse.	19,750,000	fr. 8,500,000
Flandre occidentale	11,600,000	5,000,000
Charleroy à la frontière de France	8,700,000	2,000,000
Namur à Liège et Mons à Manage.	18,297,500	50,750,000
Tournay à Jurbize et Landen à Hasselt.	12,500,000	

	ACTIONS.	OBLIGATIONS.
Luxembourg fr.	50,000,000	20,000,000
Jonction de l'est (Manage à Wavre) .	5,512,500	4,500,000
Charleroy-Louvain	6,500,000	10,800,000
Dendre-et-Waes	15,000,000	7,000,000
Anvers-Rotterdam	12,500,000	2,000,000
Pepinster-Spa.	1,825,000	1,641,500
Turnhout à Lierre	4,500,000	
Centre Écaussinnes à Erquelinnes . .	5,500,000	5,000,000
Morialmé-Châtelineau	2,700,000	500,000
Aix-la-Chapelle à Maestricht . . .	10,000,000	10,000,000
Mons-Haumont	10,000,000	10,900,000
Lichtervelde-Furnes.	5,000,000	
Chimay à Mariembourg.	1,900,000	900,000
Hainaut et Flandres	26,000,000	15,800,000



LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE

DES

CHEMINS DE FER BELGES.



CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.



1834.



Loi du 1^{er} mai 1834. — Pasinomie, n° 330 (1).

ARTICLE PREMIER. Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au nord par Anvers ; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges et au midi sur Bruxelles et vers la frontière de France par le Hainaut.

ART. 2. L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du gouvernement.

(1) Le réseau des chemins de fer de l'État a été complété en vertu des lois et arrêtés suivants :

22 avril 1836. — Arrêté royal relatif au chemin de fer de Landen à St.-Trond.

26 mai 1837. — Loi relative à l'établissement d'un chemin de fer de Gand à la fron-

ART. 3. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

ART. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au gouvernement un emprunt de 40 millions, qui sera couvert en

tière de France et à Tournay par Courtrai, liant au chemin de fer construit par l'État, la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg (*Pasinomie*, n° 4317.)

28 août 1838 (*Pas.* n° 1266). — Arrêté qui détermine le tracé des lignes de chemin de fer du Hainaut et de Namur.

1^{er} mars 1840 (*Pas.* n° 514). — Arrêté relatif à la direction du chemin de fer de Namur.

30 mars 1840 (*Pas.* n° 524). — Arrêté approuvant la convention intervenue entre le gouvernement et la ville de Bruxelles, relative à la jonction des chemins de fer du Nord et du Midi à Bruxelles.

23 mai 1840 (*Pas.* n° 635). — Arrêté relatif à la station du Nord à Bruxelles.

6 août 1840 (*Pas.* n° 728). — Arrêté qui modifie le tracé de la section de Mons à la frontière dans la direction de Valenciennes.

Divers arrêtés royaux, et notamment ceux du 30 mai 1834 (n° 215) et du 22 août 1834 (n° 426), ont décrété d'utilité publique l'élargissement de la station du chemin de fer de l'État à Moustier et le transfert de la station du chemin de fer du Midi à Bruxelles. La jouissance de la section de Landen à St-Trond a été accordée à la société concessionnaire du chemin de fer de Tournay à Jurbise et de St-Trond à Hasselt par arrêté du 19 mai 1843.

JURISPRUDENCE. — *Établissement du Chemin de Fer* : La question de savoir si le passage d'un chemin de fer à travers une chaussée doit emporter expropriation ou l'établissement d'un servitude est, comme n'ayant trait qu'à des droits civils, du ressort des tribunaux.

Le passage d'un chemin de fer au-dessus ou au-dessous d'une chaussée privée, ne constitue point l'établissement d'une servitude ; l'État ou le concessionnaire du chemin de fer ont le droit et sont tenus d'exproprier la partie de la chaussée qui leur est nécessaire. — Cour de Bruxelles, 4 juin 1836. *Pasic.* 1836, p. 128.

— La connaissance des difficultés qui peuvent s'élever entre l'État et des particuliers à l'occasion des mesures administratives préalables à l'expropriation, appartient au pouvoir judiciaire. — Bruxelles, 19 juillet 1837. *Pasic.* 1837, p. 189.

— Les agents du gouvernement peuvent, lors des opérations préparatoires de visite de terrains, de levées de plans, de nivellements, tracés, etc., faire abattre des arbres ou arbustes, déplacer des meules ou fouler le terrain, s'ils croient ces mesures nécessaires pour parvenir à la construction du chemin de fer, sauf à indemniser les propriétaires du préjudice causé.

Le gouvernement est seul juge de l'utilité ou de la nécessité de ces mesures et il n'a pas besoin avant de mettre la main à l'œuvre, d'obtenir l'assentiment du propriétaire, ou à son défaut l'autorisation de la justice. — Cour de cassation de Belgique, 2 juillet 1838. *Pasic.* 1838, p. 336.

— La prise de possession par ordre de l'ingénieur chargé de la direction des travaux

tout ou en partie par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du 13 février 1833.

Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

n'emporte pas approbation du ministère. Les ingénieurs ne représentent pas le gouvernement. — Cour de Liège, 23 mars 1842. *Pasic.* 1842, p. 129.

— L'art. 438 du Code pénal, qui réprime les voies de fait au moyen desquelles on s'oppose à la confection des travaux autorisés par le gouvernement, n'est pas applicable au barrage ou à une digue confectionnée. — C. de Liège, 7 décembre 1854. *Pasic.* 1855, p. 283.

Responsabilité. — Accidents. — L'art. 1384 du Code civil, qui rend le commettant responsable du fait de son préposé, renferme une disposition générale applicable aux administrations publiques comme à l'État. Partant, celui-ci est responsable du dommage causé à un citoyen sur le chemin de fer par suite d'une explosion due à l'imprudence. Il a recours contre l'employé à qui l'imprudence est imputable. — C. de Liège, 8 mars 1849. *Pasic.* 1849, p. 287.

— Le gouvernement ne peut être tenu à des dommages-intérêts à raison de blessures reçues par suite d'un accident attribué à la négligence d'un garde-convoi. — C. de cassation de Belgique, 23 fév. 1850. *Pasic.* 1850, p. 163.

— L'État, représenté par l'administration du chemin de fer, est civilement responsable du fait d'un garde-excentrique qui, par sa négligence, a été cause d'un accident. — C. de Bruxelles, 6 mai 1850. *Belg. judic.*, tome VIII, p. 674.

— L'art. 1384 du Code civil, qui rend le commettant responsable du fait de son préposé, est une disposition générale applicable à l'État comme aux particuliers, et partant il est responsable du préjudice causé à un citoyen sur le chemin de fer par suite d'une explosion imputable à l'imprudence et à l'imprévoyance d'un employé. — C. de Gand, 30 mai 1851. *Pasic.* 1851, p. 228.

— L'État est responsable des dommages causés par la faute ou par la négligence de ses employés aux personnes transportées sur le chemin de fer qu'il exploite. — C. de cassation de Belgique, 14 juin 1852. *Pasic.* 1852, p. 370. (Cet arrêt a fixé la jurisprudence.)

Responsabilité. — Barrières. — L'État n'est pas responsable du préjudice qu'éprouve le fermier d'une barrière par la réduction du tarif du transport sur le chemin de fer. Il en est ainsi à plus forte raison si le fermier a pu prévoir la réduction de ce chef. — C. de Bruxelles, 1^{er} fév. 1851. *Pasic.* 1851, p. 48.

Responsabilité. — Péages. — Lorsque, par un acte de concession, le gouvernement ne s'est obligé qu'à garantir aux concessionnaires le maintien d'un certain tarif de péages, mais qu'il ne s'est pas expressément interdit la construction d'une autre route parallèle à celle qui faisait l'objet de la concession, il ne doit aucune indemnité aux concessionnaires du chef de la diminution du produit des péages, résultant de l'établissement d'un chemin de fer destiné à faire concurrence à la route existante. — C. de Liège, 24 juin 1843. *Belg. judic.*, tome I, p. 1381.

Responsabilité. — Travaux publics. — Lorsque, par les travaux qu'il fait exécuter à une grande route, l'État cause à un bâtiment riverain un dommage notable, il est tenu

ART. 5. Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

ART. 6. Avant le 1^{er} juillet 1855, et d'année en année jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

ART. 7. A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur le chemin de fer, par tonneau et par kilomètre.

28 juillet 1834 (*Pasin.* n° 608). — *Arrêté qui autorise le ministre de l'intérieur à régler les qualités, traitements et indemnités des employés attachés aux travaux ou à l'administration du chemin de fer* (1).

d'indemniser le propriétaire. — Cour de cassation, 9 janvier 1845. *Pasic.* 1845, p. 197.

— L'État est responsable des dommages causés par les travaux qu'il a fait exécuter, surtout s'il y a eu faute de la part de ses agents. — C. de Liège, 13 juin 1846. *Belg. jud.*, tome VI, p. 1052.

— L'État qui a fait à un riverain d'une rivière non navigable ni flottable, la concession d'une usine sur ce cours d'eau, ne peut, s'il y porte préjudice par des travaux entrepris pour le chemin de fer, se refuser à une indemnité, en alléguant que l'acte de concession porte la réserve de destruction de l'usine sans dédommagement en cas de nécessité pour utilité publique. — Cour de Liège, 13 juillet 1848. *Belgique jud.*, tome IX, p. 1658.

— L'État qui, à l'occasion d'un travail d'utilité publique, spécialement à l'occasion de la construction d'un chemin de fer, change le cours naturel des eaux et cause par là un dommage à des fonds voisins, est tenu de réparer ce dommage. — Dans l'exercice de son droit de propriété, l'État rentre dans les limites du droit commun. — C. de cass., 4 juillet 1850. *Pasic.* 1851, p. 169.

— Les entrepreneurs de travaux publics ne sont ni les mandataires ni les agents de l'administration; celle-ci n'est pas responsable des actes illicites qu'ils posent, qu'elle n'a pas autorisés et dont elle n'a pas profité. Notamment elle ne doit pas répondre d'un enlèvement de sable employé aux constructions, et du chef duquel le propriétaire réclame une indemnité. — Cour de Liège, 18 déc 1851. *Pasic.* 1852, p. 320.

(1) 15 janvier 1837 (n° 6). Arrêté royal portant formation d'un ministère des travaux publics.

Voir l'arrêté royal du 27 juin 1857, portant réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.

1835.

12 avril 1835 (*Pasin.* n° 196). — *Loi concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer* (1).

Considérant que des parties du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 pourront être prochainement livrées à la circulation publique ;

Vu l'art. 110 de la Constitution,

Avons décrété, etc.

ARTICLE PREMIER. Provisoirement, en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les péages à percevoir sur la route susdite, conformément à l'art. 5 de la loi du 1^{er} mai 1834, les péages seront réglés par un arrêté royal. La perception s'en fera en vertu de cet arrêté jusqu'au 1^{er} juillet 1836.

ART. 2. Le gouvernement pourra également établir des règlements pour l'exploitation et la police de la nouvelle voie.

ART. 3. Il pourra déterminer les peines conformément à la loi du 6 mars 1818, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de la présente loi.

(1) Une loi du 1^{er} avril 1836 (n° 142) prorogea jusqu'au 1^{er} juillet 1837 le délai fixé par l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835. — Cette loi est conçue en ces termes :

« Vu l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, portant que jusqu'au 1^{er} juillet 1836 les » péages à percevoir sur la route en fer seront réglés par un arrêté royal et perçus en » vertu de cet arrêté.

» Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété :

» Article unique. Le délai fixé par l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, est prorogé » au 1^{er} juillet 1837. »

Des lois annuelles identiques, sous les dates respectives des 24 mai 1837, 21 mai 1838, 31 mai 1839, 21 juin 1840, 9 avril 1841, 26 juin 1842, 8 avril 1843, 7 juillet 1844, 11 mars 1845, 15 mai 1846, 28 février 1847, 4 avril 1848, 25 mars 1849, 17 avril 1850, ont successivement prorogé le délai fixé par l'art 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, au 1^{er} juillet 1838, 1^{er} juillet 1839, 1^{er} juillet 1840, 1^{er} juillet 1841, 1^{er} juillet 1842, 1^{er} juillet

ART. 4. Le produit des péages sera versé au trésor pour servir aux dépenses d'entretien et d'administration de la route, ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affectés à sa construction.

5 mai 1835 (*Pasin. n° 273*). — Arrêté qui établit un règlement de police sur les chemins de fer (1).

LÉOPOLD, etc.

Vu la loi du 12 avril dernier relative à l'exploitation du chemin de fer ;

1843, 1^{er} juillet 1844, 1^{er} mars 1845, 1^{er} mai 1846, 1^{er} mars 1847, 1^{er} mars 1848, 1^{er} mars 1849, 1^{er} mars 1850 et 1^{er} mars 1851.

Le 12 avril 1851 intervint une loi qui fixa le prix des transports des voyageurs et bagages sur le chemin de fer de l'État.

Le 10 mars 1854, une deuxième loi fixa le prix des trains *express* et compléta la loi du 12 avril 1851.

Néanmoins, l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1853 fut prorogé successivement jusqu'au 1^{er} juillet 1854, 1^{er} juillet 1855, 1^{er} juillet 1856, 1^{er} juillet 1857 et 1^{er} juillet 1859 par des lois annuelles sous les dates respectives des 8 juin 1855, 21 mai 1854, 3 juin 1855, 27 mai 1856 et 1858.

Il est clair que l'article 1^{er} de la loi du 12 avril 1853 ne peut plus s'appliquer qu'aux transports autres que ceux des voyageurs et des bagages prévus par les lois du 12 avril 1851 et du 10 mars 1854.

JURISPRUDENCE. — *Loi du 12 avril 1835.* — On a reproché au projet de loi d'être entaché d'inconstitutionnalité, comme autorisant la perception d'un impôt non établi par la loi. — On a répondu que ce n'était pas l'art. 110 mais plutôt l'art. 112 de la Constitution qu'il fallait invoquer ici. — La rétribution payée sur les chemins de fer est d'ailleurs plutôt une indemnité pour l'usage de la route qu'un impôt. — Arg. Cour de cass., 9 mai 1835. *Pasier. p. 95.*

— Les règlements portés par le roi pour l'exécution des lois, sont sanctionnés par les peines établis par la loi du 6 mars 1818, quoiqu'ils ne puissent plus être délibérés au conseil d'État conformément à l'art. 73 de la loi fondamentale de 1815, ainsi que la loi de 1818 l'exige. Les art. 64 et 107 de la Constitution ont établi d'autres garanties qui ont remplacé celles de la loi fondamentale. — Cass., 6 février 1834. *Pasier. p. 216.*

(1) **JURISPRUDENCE.** — *Arrêté du 5 mai 1835.* — Est prévu par l'art. 5 de l'arrêté du

Considérant que cette loi autorise le Gouvernement à faire des règlements sur la police de la nouvelle voie ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. Toute circulation autre que celle des locomotives et voitures de service pour la route en fer, est interdite sur cette route.

ART. 2. Cette défense sera annoncée par un poteau placé à chaque barrière.

ART. 3. Toute dégradation de la route, toute entrave apportée à la circulation, toute entreprise sur le corps de la route ou sur les terrains qui en dépendent, sera réprimée à la diligence des gardes-barrières, des ingénieurs ou conducteurs.

5 mai 1855, et non par l'art. 6 de la loi du 15 avril 1843, le fait d'avoir entravé volontairement la circulation sur le chemin de fer de l'État d'un convoi de marchandises, en donnant un faux signal avec un mouchoir rouge et en faisant ainsi arrêter le convoi contre le gré des employés et cela dans le but unique de prendre place dans le convoi. — Liège, 10 nov. 1853. *Pasicr.* 1854, p. 50.

— Le fait d'avoir traversé avec une charrette le chemin de fer, constitue une contravention aux art. 1 et 4 de l'arrêté du 5 mai 1855. — Trib. de Termonde, 25 janv. 1846. *Belg. judic.*, vol. IV, p. 613.

— Constitue le délit prévu par l'art. 3 de l'arrêté du 5 mai 1855, le fait de laisser par négligence une vache circuler sur la voie ferrée. — Trib. de Nivelles, 8 décembre 1854. *Belg. judic.*, vol. XIII, p. 1280.

— Constitue la contravention prévue par l'arrêté royal du 5 mai 1855, le fait de circuler sur le chemin de fer avec une carte non personnelle et non exhibée d'ailleurs à la demande qui en est faite.

Ne peut être considéré comme un officier ministériel ou un agent dépositaire de la force publique, le garde-barrière d'un chemin de fer qui n'est pas en même temps chargé de la police.

En conséquence, l'outrage adressé à cet employé dans l'exercice de ses fonctions, n'est prévu ni par l'art. 224, ni par l'art. 230 du Code pénal, mais par l'art. 471, n° 11, du même Code, si cet outrage renferme une simple injure. — Cour de Liège, 29 janvier 1857. *Pasicr.* 1857, p. 546.

— Les sociétés concessionnaires d'un chemin de fer peuvent nommer des gardes-barrières et les faire momentanément remplacer en cas d'empêchement du titulaire.

La surveillance confiée à ces gardes ou à leurs remplaçants constitue un ministère de service public dans le sens de l'art. 220 du Code pénal. — Bruxelles, 19 mars 1857. *Pasicr.* 1857, p. 404.

ART. 4. Les contraventions au présent règlement seront punies des peines comminées par la loi du 6 mars 1818.

17 avril 1835 (*Pasin.* n° 204). — *Loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique* (1).

LÉOPOLD, etc.

Vu les titres 3 et 4 de la loi du 8 mars 1810 ;

Considérant que les dispositions qu'ils renferment, mises en regard de l'art. 41 de la Constitution, ont, dans leur application, donné lieu à des difficultés qu'il importe de faire cesser ;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

TITRE UNIQUE.

Du règlement de l'indemnité et de l'envoi en possession.

ARTICLE PREMIER. A défaut de convention entre les parties, l'arrêté et le plan indicatif des travaux et des parcelles à exproprier, ainsi que les pièces de l'instruction administrative, seront déposés au greffe du tribunal de la situation des biens, où les parties intéressées pourront en prendre communication, sans frais, jusqu'au règlement définitif de l'indemnité.

(1) **JURISPRUDENCE.** — Le jugement qui déclare que les formalités légales ont été remplies pour exproprier un immeuble pour cause d'utilité publique, consomme l'expropriation et forme un titre translatif de propriété, auquel l'expropriant ne peut renoncer en se désistant de son action en règlement de l'indemnité due de ce chef. — Cour de Bruxelles, 10 juillet 1844. *Belgique judiciaire*, tome II, p. 1161. — Cass. de Belgique, 25 oct. 1845. *Ibid.*, tome IV, p. 66.

— Dans l'indemnité due du chef d'expropriation pour cause d'utilité publique, les tribunaux peuvent comprendre les carrières que contient l'immeuble exproprié, bien que l'exploitation n'en ait pas été commencée. — Cass. de Belg., 8 juin 1844. *Pasin.* 1844, p. 200.

— On ne peut exproprier pour utilité publique des terrains nécessaires pour réparer

ART. 2. Information de ce dépôt sera donnée aux propriétaires et usufruitiers, par exploit contenant assignation à jour fixe, aux fins de voir procéder au règlement des indemnités et ordonner l'envoi en possession.

Le délai d'assignation sera de quinzaine.

Copie de l'exploit sera, dans la huitaine au plus tard, affichée à la principale porte de l'église et de la maison communale du lieu de la situation des biens. Une autre copie sera en outre, dans le même délai, remise au bourgmestre de la commune.

Un extrait de l'exploit, contenant les noms des parties et l'indication sommaire des biens, sera inséré dans l'un des journaux de l'arrondissement et de la province, s'il y en a.

En cas d'absolue nécessité, le délai de l'assignation pourra être abrégé par ordonnance du président, rendue sur requête.

ART. 3. La cause sera appelée à l'audience assignée par l'ajournement. Si la partie assignée a constitué ou constitué avoué, il sera procédé toute affaire cessante, comme il sera dit à l'article suivant ; s'il n'y a pas constitution d'avoué, le défaillant sera réassigné par un huissier commis, au jour fixé par le tribunal, sans qu'il soit besoin de lever le jugement. Le délai pour la comparution ne pourra dépasser la quinzaine.

ART. 4. A l'audience indiquée par l'article précédent, le tribunal jugera si les formalités prescrites par la loi pour parvenir à l'expropriation ont été remplies. Si le défendeur comparait, il sera entendu

le dommage causé à une propriété privée par des travaux d'utilité publique. Ce serait là exproprier dans un but d'utilité privée. — Bruxelles, 26 mars 1845. *Pasic.* 1845, page 217.

— La maxime *spoliatus ante omnia restituendus*, ne suspend point l'action d'expropriation pour cause d'utilité publique. L'exercice de l'action en réintégration ne peut empêcher l'accomplissement des formalités administratives et judiciaires ordonnées par les deux premiers articles de la loi du 17 avril 1835.

L'État n'est pas fondé à exiger que le propriétaire dessaisi reprenne les parties de biens expropriés dont l'État n'a pas fait usage. — Brux., 16 juillet 1846. *Belg. judic.*, tome V, p. 4.

— Le propriétaire exproprié d'un terrain renfermant de la pierre exploitable en car

au préalable et sera tenu de proposer en même temps, à peine de déchéance, toutes les exceptions qu'il croirait pouvoir opposer. Le tribunal statuera sur le tout par un seul jugement, séance tenante, ou au plus tard à l'audience suivante.

ART. 5. Si le tribunal décide que l'action n'a pas été régulièrement intentée, que les formes prescrites par la loi n'ont pas été observées, ou bien que le plan des travaux n'est pas applicable à la propriété dont l'expropriation est poursuivie, il déclarera qu'il n'y a pas lieu de procéder ultérieurement.

ART. 6. L'appel de ce jugement, comme de celui qui aura décidé qu'il y a lieu de passer outre au règlement de l'indemnité, sera interjeté dans la quinzaine de sa prononciation.

L'appel contiendra assignation à comparaître dans la huitaine, ainsi que les griefs contre le jugement, le tout à peine de nullité;

rière, n'a droit à indemnité du chef de cette pierre que si elle est susceptible d'exploitation avantageuse. — Brux., 2 mars 1850. *Belg. jud.*, tome VIII, p. 438.

— Lorsqu'une section de chemin de fer a été terminée et livrée à la circulation, l'État est non fondé à réclamer, sans remplir les formalités exigées par la loi, l'expropriation d'une parcelle pour des besoins nouveaux. — Cour de Liège, 30 juin 1851. *Pasic.* 1851, p. 315.

— Lorsqu'il s'agit d'expropriation pour cause d'utilité publique, les frais de poursuites sont une suite nécessaire de l'expropriation, jusques et y compris l'expertise. En conséquence, ces frais restent dans tous ces cas à la charge de la société ou de l'État. — Liège, 30 déc 1851. *Pasic.* 1852, p. 219.

— Il y a lieu à indemnité du chef de dépréciation, si le jardin d'une maison de campagne a été considérablement réduit; si le chemin de fer traverse ce jardin obliquement et en remblai de plusieurs mètres de hauteur, si l'entrée de l'habitation est rendue plus difficile. — Liège, 11 décembre 1851. *Belgique judic.*, tome XI, p. 64.

— Celui qui n'a eu à souffrir qu'une expropriation partielle de sa propriété pour l'établissement d'un chemin de fer, peut, selon les circonstances, outre la valeur de l'emprise et une indemnité pour dépréciation résultant du morcellement, réclamer une somme du chef du préjudice causé à toute la propriété restante, par l'établissement même de la voie ferrée qui, placée à travers la voie publique, le long de laquelle est située la propriété morcelée, vient apporter des entraves à sa jouissance et y rendre difficile et dangereux l'accès du bien restant. — C. de Brux., 24 janv. 1852. *Pasic.* 1854, p. 21.

— La servitude militaire de non *edificando* dont quelques terrains sont grevés dans les places fortes, ne doit exercer aucune influence lorsqu'il s'agit d'apprécier la hauteur de l'indemnité à fixer en matière d'expropriation pour utilité publique. L'indem-

aucuns griefs autres que ceux énoncés dans l'acte d'appel ne pourront être discutés à l'audience ni par écrit.

Il sera statué sur l'appel, sans remise, au jour fixé par l'ordonnance du président, rendue sur requête.

ART. 7. Si le tribunal décide que les formes prescrites par la loi ont été observées, et qu'il n'ait pas été produit de documents propres à déterminer le montant de l'indemnité, il déclarera par le même jugement qu'il sera procédé dans le plus bref délai, à la visite et à l'évaluation des terrains ou édifices, par trois experts qui seront désignés sur-le-champ et de commun accord par les parties, sinon nommés d'office. Il commettra un des juges qui se rendra avec eux et le greffier sur les lieux, aux jour, heure et lieu qui seront indiqués par le même jugement.

ART. 8. La prononciation de ce jugement vaudra signification

nité doit être réglée, abstraction faite de cette éventualité. — Brux., 9 fév. 1853. *Belg. jud.*, tome XI, p. 868.

— Il n'y a lieu d'allouer aucune indemnité pour dépréciation résultant du morcellement d'un domaine, si ce morcellement n'entraîne guère de graves difficultés pour l'exploitation, et alors que cette dépréciation est compensée par les avantages qui résultent de l'établissement d'une station de chemin de fer à proximité de ce domaine.

Lorsqu'une voie ferrée coupe une avenue, il y a lieu d'allouer une indemnité pour les inconvénients que présente l'interruption de l'avenue lors du passage des convois, et les précautions gênantes que cet état de choses nécessite. — C. de Gand, 25 juin 1853. *Belg. jud.*, tome XI, p. 1087.

— On doit faire état, dans l'appréciation des dépréciations résultant du passage d'un chemin de fer, des avantages notables que procurent aux établissements industriels le chemin de fer auquel ceux-ci se rattachent par des embranchements particuliers. — Liège, 1^{er} déc. 1853. *Pasic.* 1854, p. 156.

— En matière d'expropriation pour utilité publique, quand l'expropriant déclare, après le dépôt au greffe du rapport des experts, qu'il accepte leur évaluation, il y a lieu de mettre les frais ultérieurement faits à charge de l'exproprié, si le tribunal vient à entériner purement et simplement le rapport. — Brux., 4 août 1856. *Belg. judic.*, 1858, p. 3.

— Il est dû indemnité au propriétaire de la surface expropriée, qui a le droit d'exploiter jusqu'à une certaine profondeur les terres-houilles qui se trouvent dans sa propriété pour la privation des dites terres-houilles résultant de l'expropriation.

Cette indemnité doit porter sur la valeur des terres-houilles contenues dans chacune des parcelles expropriées. — Cour de Brux., 21 décembre 1857. *Belg. judic.*, 1858, p. 161.

tant à avoué qu'à partie; dans les trois jours de la prononciation, le greffier sera tenu de délivrer au poursuivant un extrait du jugement, contenant les conclusions, les motifs et le dispositif, sans qu'il soit besoin d'enregistrement préalable.

Dans les trois jours suivants, cet extrait sera signifié aux experts, avec sommation de se rendre sur les lieux, aux jour, heure et lieu indiqués par le jugement.

ART. 9. Les experts prêteront serment sur les lieux contentieux, en mains du juge commissaire, qui remplacera ceux qui feraient défaut ou contre lesquels il admettrait des causes de récusation. Les parties lui remettront les documents qu'elles croiront utiles à l'appréciation de l'indemnité; il pourra au surplus s'entourer de tous les renseignements propres à éclairer les experts, et même, soit d'office, soit à la demande de l'une ou de l'autre des parties, procéder à une information. Dans ce cas, les personnes qu'il trouvera convenable d'entendre seront interrogées en présence des experts et des parties.

Il sera dressé procès-verbal par le juge commissaire; il sera fait mention du résultat des déclarations des personnes qui auront concouru à l'information, ainsi que du jour où il fera son rapport à l'audience. L'avis des experts y sera annexé, et le tout sera déposé au greffe, à l'inspection des parties, sans frais.

Le rapport des experts ne liera pas le tribunal et ne vaudra que comme renseignement.

ART. 10. Les formalités prescrites par le Code de procédure pour le rapport des experts et les enquêtes ne sont pas applicables aux opérations et informations dont il s'agit en l'article qui précède.

ART. 11. La cause sera appelée à l'audience sur le rapport du juge commissaire, au jour indiqué dans son procès-verbal et sur avenir s'il y a avoué constitué, sans qu'il soit besoin de faire signifier au préalable le procès-verbal, non plus que l'avis des experts. Les parties seront entendues et le jugement qui déterminera l'indemnité sera prononcé dans les dix jours après les plaidoiries.

ART. 12. En vertu de ce jugement, et sans qu'il soit besoin de le

faire signifier au préalable, le montant de l'indemnité adjudgée sera déposé dans la caisse des consignations, et, sur le vu de la signification faite à avoué ou à partie, du certificat de dépôt, l'administration ou le concessionnaire sera envoyé en possession par ordonnance du président rendue sur requête. Cette ordonnance du président sera exécutoire provisoirement, nonobstant opposition appel et sans caution.

ART. 13. Les parties assignées, non domiciliées dans le lieu où siège le tribunal, seront tenues d'y faire élection de domicile; à défaut de cette élection, toutes significations, même celles du jugement définitif ainsi que d'offres réelles et d'appel, seront valablement faites au greffe.

ART. 14. Les délais fixés par la présente loi pour les ajournements ou autres actes de procédure, sont applicables aux étrangers comme aux régnicoles.

ART. 15. L'instruction sera réputée contradictoire, à l'égard des parties qui n'auront pas constitué avoué sur les assignations dont il s'agit aux articles 2 et 3, ou qui, après avoir constitué avoué, ne se trouveront pas représentées aux audiences ou actes de procédure ultérieurs.

ART. 16. Tout incident non prévu par les dispositions qui précèdent sera jugé, sans désenparer, ou au plus tard à l'audience qui suivra les plaidoiries.

ART. 17. Les jugements qui interviendront dans l'instruction de la procédure telle qu'elle est réglée par les articles précédents, ne seront rendus qu'après avoir entendu le ministère public. Ils seront exécutoires provisoirement, nonobstant opposition, appel et sans caution.

La Cour d'appel ne pourra en aucun cas ordonner des défenses tendant à arrêter directement ou indirectement l'exécution de ces jugements.

ART. 18. Si le jugement qui a fixé l'indemnité est réformé et que l'arrêt en ait augmenté le chiffre, l'administration ou le concessionnaire sera tenu de consigner le supplément d'indemnité, dans la huitaine de la signification de l'arrêt; sinon le propriétaire pourra, en vertu du même arrêt, faire suspendre les travaux.

ART. 19. Dans le cas où il y aurait des tiers intéressés à titre de bail, d'antichrèse, d'usage ou d'habitation, le propriétaire sera tenu de les appeler avant la fixation de l'indemnité, pour concourir s'ils le trouvent bon, en ce qui les concerne, aux opérations des évaluations ; sinon il restera seul chargé envers eux des indemnités que ces derniers pourraient réclamer. Les indemnités des tiers intéressés ainsi appelés ou intervenant, seront réglées en la même forme que celles dues au propriétaire.

ART. 20. Le jugement par lequel il a été décidé que les formalités prescrites par la loi, pour constater l'utilité publique, ont été remplies, sera immédiatement transcrit au bureau de la conservation des hypothèques. Un extrait contenant la date du jugement et de la transcription, les noms des parties, la désignation de la nature et de la situation des biens dont la dépossession est poursuivie, sera et restera affiché dans l'auditoire du tribunal, jusqu'au règlement de l'indemnité.

Dans la quinzaine de la date de l'affiche, les privilèges et les hypothèques conventionnelles, judiciaires ou légales, antérieurs au jugement, seront inscrits.

L'immeuble sera affranchi de tous privilèges ou hypothèques, de quelque nature qu'ils soient, non inscrits dans ce délai ou antérieurement, sans préjudice du recours contre les maris, tuteurs ou autres administrateurs, qui auraient dû requérir les inscriptions.

ART. 21. Les actions en résolution, en revendication, ou toutes autres actions réelles, ne pourront arrêter l'expropriation, ni en empêcher l'effet.

Le droit des réclamants sera transporté sur le prix, et l'immeuble en demeurera affranchi.

ART. 22. Sur le vu du jugement et du certificat délivré après le délai fixé en l'art. 20, constatant que l'immeuble exproprié est libre d'hypothèque, le préposé à la caisse des consignations sera tenu de remettre aux ayants droit le montant de l'indemnité adjugée, s'il n'existe aucune saisie-arrêt ou opposition sur les deniers consignés.

A défaut de produire ce certificat ou de rapporter mainlevée des saisies-arrêts ou oppositions, le proposé à la caisse des consignations ne pourra vider ses mains que sur ordonnance de justice. Il en sera de même dans les cas où les droits du propriétaire et de l'usufruitier ne se trouveraient pas réglés par le jugement qui a ordonné la consignation.

Le créancier qui, par le résultat d'un ordre ouvert pour la distribution de l'indemnité, n'obtiendrait pas collocation utile pour la totalité de sa créance, ne pourra, pour cause du morcellement de son hypothèque ou de la division de son capital, exiger le remboursement du surplus de sa créance, si elle n'est d'ailleurs exigible en vertu de son titre, ou pour tout autre motif.

ART. 23. Si les terrains acquis pour travaux d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, un avis publié de la manière indiquée en l'art. 6, titre II, de la loi du 8 mars 1810, fait connaître les terrains que l'administration est dans le cas de revendre. Dans les trois mois de cette publication, les anciens propriétaires qui veulent réacquérir la propriété desdits terrains sont tenus de le déclarer à peine de déchéance.

A défaut par l'administration de publier cet avis, les anciens propriétaires ou leurs ayant droit, peuvent demander la remise desdits terrains, et cette remise sera ordonnée en justice sur la déclaration de l'administration qu'ils ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis.

Le prix du terrain à rétrocéder sera fixé par le tribunal de la situation, si mieux n'aime le propriétaire restituer le montant de l'indemnité qu'il a reçue. La fixation judiciaire du prix ne pourra en aucun cas excéder le montant de l'indemnité.

ART. 24. L'enregistrement de tous actes, jugements et arrêts relatifs au règlement de l'indemnité, à l'envoi en possession, à la consignation et au paiement, à l'ordre à ouvrir, au report de l'hypothèque sur des fonds autres que ceux cédés ou expropriés, ou bien à la rétrocession, aura lieu *gratis*.

ART. 25. La présente loi n'est pas applicable aux demandes

en expropriation formées antérieurement à sa promulgation.

Néanmoins il sera libre au poursuivant de renoncer à sa demande et d'en intenter une nouvelle, à la charge de supporter les frais de la renonciation.

ART. 26. Les titres 3 et 4 de la loi du 8 mars 1810, sont abrogés. — Les dispositions de la loi du 16 septembre 1807, ou de toutes autres lois, qui se trouveraient contraires à la présente loi, sont rapportées (1).

1836.

16 janvier 1836 (n° 3). — *Arrêté relatif à la traversée des routes et canaux coupés par le chemin de fer* (2).

Vu la loi du 1^{er} mai 1834, qui ordonne l'établissement d'un système de chemins de fer en Belgique ;

Considérant que la rapidité des convois sur le chemin de fer exige des mesures de précaution, en ce qui concerne le passage

(1) L'utilité publique est constatée dans les formes établies aux titres I et II de la loi du 8 mars 1810. Il faut cependant remarquer :

1° Que lorsqu'il s'agit de canaux ou de chemins de fer destinés au transport des voyageurs et des marchandises, et d'une étendue de plus de 10 kilomètres, il ne suffit pas du *décret impérial* (aujourd'hui *arrêté royal*) dont parle l'art. 3 de la loi du 8 mars 1810, mais qu'il faut une loi pour reconnaître l'utilité et ordonner l'exécution de ces travaux ;

2° Que l'arrêté royal du 29 novembre 1836, modifiant en cela les titres I et II de la loi du 8 mars 1810, a réglé les formalités administratives préalables à la dépossession, lorsqu'il s'agit de travaux publics à exécuter par voie de concession de péages ;

3° Que les formalités d'enquête établies par l'art. 8 dudit arrêté royal du 29 novembre 1836 sont applicables lorsqu'il s'agit de demandes en concession de chemins de fer ou de canaux de plus de 10 kilomètres, que le gouvernement considère comme susceptibles d'être accueillies. (Arrêté royal du 23 mai 1846.)

(2) JURISPRUDENCE. — *Arrêté du 16 janvier 1836.* — Le fait d'un berger qui traverse un chemin de fer de l'État avec son troupeau de moutons, lorsqu'un convoi

à travers les routes de l'État, les routes provinciales, communales ou particulières, ainsi que les canaux et rivières navigables;

Vu la loi du 12 avril 1835, qui autorise le gouvernement à établir des réglemens pour la police et l'exploitation du chemin de fer;

Vu la loi du 6 mars 1818;

Avons arrêté, etc. :

ART. 1^{er}. La traversée des routes royales, provinciales, communales ou particulières, par des personnes à pied ou à cheval, ou par des voitures ou attelages de toute nature, ne pourra avoir lieu en vue ou dans l'attente des convois remorqués par des machines à vapeur, qu'immédiatement après leur passage.

L'ouverture des ponts mobiles du chemin de fer ne pourra également avoir lieu en vue ou dans l'attente des convois remorqués par des machines à vapeur.

ART. 2. Toute personne à cheval, tout conducteur des postes, de diligence, voiture ou attelage quelconque, devra céder le passage aux machines locomotives traversant les routes de l'État, les routes provinciales, communales ou particulières et s'écarter à dix mètres de distance des barrières.

Tout capitaine ou batelier conduisant un navire, bateau ou

était en vue, et ce nonobstant la défense du cantonnier, tombe sous l'application de l'arrêté du 16 janvier 1836, art. 1 et 3. — Cour de Bruxelles, 6 décembre 1848. *Pasier*, 1848, p. 543.

— En décrétant le tracé du chemin de fer de l'État entre Mons et Quiévrain, le gouvernement ne peut être considéré comme ayant violé un contrat de concession de chemin de fer accordé à une société particulière. (Loi du 1^{er} mai 1834; arrêté royal du 6 août 1840.)

Si, par suite de la traverse du chemin concédé par le chemin de fer de l'État, les convois du chemin de fer concédé doivent s'arrêter pour laisser passer ceux de l'État, et cela en conformité de réglemens de police, ce retard ne peut fonder une action en dommages-intérêts contre l'État. (Loi du 12 avril 1835, art. 2; arrêté du 16 janvier 1836.) A moins de stipulations formelles à ce sujet, le gouvernement ne peut être exposé à des dommages-intérêts à raison des mesures de police qu'il prend. — Cour de cassation de Belgique, 15 mars 1855. *Pasier*, 1855, I, p. 126 et suivantes. — Affaire des chemins de fer du haut et bas Flénu et de Saint-Ghislain contre l'État belge.

embarcation, devra mouiller ou arrêter la marche de son bâtiment à cent mètres au moins de distance du pont du chemin de fer dont l'ouverture lui est nécessaire; il ne pourra la continuer que sur l'autorisation du pontonnier, lequel sera tenu de livrer passage immédiatement après la traversée des convois.

ART. 3. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront réprimées conformément à la loi du 6 mars 1818, et constatées sur procès-verbaux des agents de l'administration du chemin de fer.

ART. 4. Notre ministre de l'intérieur est chargé, etc.

2 novembre 1836 (n° 533). — *Arrêté relatif à l'ordre dans lequel doivent se tenir les voitures aux abords du chemin de fer.*

ART. 1^{er}. Les voitures de place, omnibus et toutes autres voitures, devront se ranger aux abords des stations de chemin de fer dans l'ordre qui leur sera assigné par les agents du gouvernement à ce commis.

ART. 2. Les infractions à l'art. 1^{er} seront punies des peines comminées par la loi du 6 mars 1818, sans préjudice à l'application d'autres dispositions pénales s'il y échet.

1837.

13 janvier 1837 (n° 6). — *Arrêté royal portant formation d'un ministère des travaux publics.*

26 mai 1837 (n° 151). — *Loi complétant le réseau du chemin de fer de l'État.*

ART. 1^{er}. Il sera établi aux frais de l'État, un chemin de fer

de Gand à la frontière de France et à Tournay par Courtrai.

ART. 2. La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seront également rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834.

ART. 3. Il sera pourvu à cette dépense par les moyens qui ont été ou qui seront mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1836.

Néanmoins il ne sera donné suite à la disposition précédente, en ce qui concerne le Luxembourg, que lorsque le tracé aura été fixé par une loi ultérieure.

1838.

31 janvier 1838 (n^o 40). — *Arrêté réglementaire sur les voitures des messageries en coïncidence directe avec les convois du chemin de fer.*

ART. 1^{er}. Sur les routes aboutissant aux stations du chemin de fer, il pourra être accordé, pour la même heure, plusieurs concessions de messageries en rapport immédiat et direct avec le même convoi de voyageurs.

Il pourra être interdit à ces entrepreneurs de transporter d'autres effets que ceux des voyageurs.

ART. 2. Les demandes pour obtenir la concession d'un service de messageries en correspondance avec le chemin de fer, contiendront les indications prescrites par l'art. 6 du règlement du 24 novembre 1829, sauf celles du § 4, qui seront remplacées par les suivantes :

1^o Après l'arrivée de quel convoi (en l'indiquant par son numéro d'ordre) il désire arriver à la station ,

2° Pour le départ de quel convoi (en l'indiquant également par son numéro d'ordre) il désire arriver à la station;

3° Le temps nécessaire pour parcourir la route.

ART. 3. Les voitures porteront à l'extérieur les indications suivantes :

1° Le nom ou la raison sociale des entrepreneurs;

2° Les lieux de départ et de destination, et le numéro des convois avec lesquels le service est en coïncidence;

3° Le temps pendant lequel le trajet doit se faire;

4° Le nombre de places que doit comporter la voiture d'après l'acte de concession;

5° Le prix des places.

ART. 4. Les voitures marcheront vers leur destination dans l'ordre où elles auront quitté le lieu de départ ou la station.

Chaque voiture perd son rang lorsqu'elle s'arrête, soit pour recevoir ou déposer des voyageurs, soit pour un motif quelconque; dans ces cas seulement celle qui la suit peut la devancer et obtient à son tour la priorité jusqu'à ce qu'elle s'arrête également.

ART. 5. Partout où plus d'un service de messageries aura été autorisé à correspondre avec le même convoi, l'entrepreneur sera dispensé, en cas d'insuffisance des places, de fournir les voitures supplémentaires exigées par l'art. 94 du règlement du 24 novembre 1829.

ART. 6. Les dispositions du règlement général du 24 novembre 1829 qui ne sont point contraires au présent arrêté, sont maintenues.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies des peines comminées par le règlement du 24 novembre 1829, et, dans les cas non prévus par les règlements, conformément à la loi du 6 mars 1818.

31 mai 1838 (n° 203). — *Loi sur la police des chemins de fer* (1).

ART. 1^{er}. Le terme fixé par l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 est prorogé au 1^{er} juillet 1839.

ART. 2. Le gouvernement est autorisé à désigner, à l'effet d'exercer la police judiciaire dans toute l'étendue du chemin de fer, ainsi que dans les stations et leurs dépendances, des agents de l'administration de ces chemins, auxquels il pourra conférer tout ou partie des attributions suivantes :

1° Le droit de constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire, toutes les contraventions en matière de

(1) *Loi du 21 mai 1838*. — L'art. 2 de cette loi étend d'une manière explicite aux chemins de fer les règles établies par la loi du 29 floréal an x (loi relative aux contraventions en matière de grande voirie) et par le décret du 16 décembre 1811 (contenant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes). Il charge les ingénieurs, conducteurs, cantonniers, garde-ponts, garde-barrières, de constater les contraventions, telles qu'anticipations sur le corps de la route, dégradations des ouvrages ou plantations, vols d'objets appartenant à la route, dépôts de nature à entraver la marche des convois et généralement toutes tentatives de la malveillance.

Plusieurs des faits prévus dans cet article peuvent avoir des conséquences fort graves pour la sûreté des voyageurs ; il importe donc d'en faciliter la constatation.

Ce même article autorise le gouvernement à nommer des agents ayant le caractère d'officiers de police judiciaire, dont les attributions seront de constater les contraventions concurremment avec les autres agents de l'administration, et, *en outre*, de rechercher les délits commis dans les stations ou dans le voisinage des stations, ainsi que sur les parties des routes dont ils auraient la surveillance. Ces agents seraient placés sous la surveillance et l'autorité du ministère public, tout en restant sous les ordres de l'administration du chemin de fer. Leurs attributions et leurs devoirs se trouveront à certains égards réglés par le Code d'instruction criminelle.

On sait que les stations du chemin de fer où tant de personnes se réunissent journellement, où tant d'objets susceptibles d'être soustraits sont déposés, peuvent être le théâtre de délits fréquents qu'il importe de pouvoir faire constater et rechercher par des agents résidant sur les lieux mêmes (Exposé des motifs).

— La loi du 31 mai 1838 a été prorogée jusqu'au 1^{er} juillet 1840, par la loi du 31 mai 1839, n° 119.

Id. 1^{er} juillet 1841, par la loi du 21 juin 1840, n° 259.

Id. 1^{er} juillet 1842, par la loi du 9 avril 1841, n° 150.

Id. 1^{er} juillet 1843, par la loi du 26 juin 1842, n° 480.

Elle a été remplacée par la loi définitive du 15 avril 1843, n° 198 (titre II).

voirie, ainsi que toutes les contraventions aux lois et règlements sur l'exploitation et la police du chemin de fer ;

2° Les fonctions des officiers de police auxiliaires des procureurs du roi.

ART. 3. Avant d'entrer en fonctions, les officiers de police judiciaire prêteront le serment suivant :

« Je jure fidélité au roi, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge, et de remplir fidèlement les fonctions qui me sont confiées. »

ART. 4. Le tribunal par lequel le serment devra être reçu sera désigné par le gouvernement; néanmoins les pouvoirs de ces officiers ne seront pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal. Le gouvernement déterminera devant quelle autorité et dans quel délai les procès-verbaux dressés en vertu de la présente loi devront être affirmés.

ART. 5. Les dispositions ci-dessus n'auront force obligatoire que jusqu'au premier juillet 1859.

28 août 1838 (n° 1266). — Arrêté qui détermine le tracé des lignes des chemins de fer du Hainaut et de Namur (1).

1840.

1^{er} mars 1840 (n° 514). — Arrêté royal relatif à la direction du chemin de fer de Namur.

1^{er} mai 1840 (n° 113). — Loi qui approuve la convention du 18 octobre 1839 pour l'acquisition de 4,000 actions de la Société rhénane des chemins de fer.

(1) Voir l'arrêté royal du 1^{er} mars 1840 (*Pasin.* n° 514) relatif à la direction du chemin de fer de Namur.

1841.

6 avril 1841 (n° 461). — Arrêté royal décrétant l'établissement de bureaux de poste marchant avec les convois.

1^{er} septembre 1841 (n° 711). — Arrêté royal réduisant de moitié les tarifs en vigueur au département de l'intérieur, relatifs aux frais de route pour les voyages sur le chemin de fer.

4 octobre 1841 (n° 936). — Arrêté royal pour les tarifs du département des finances.

23 novembre 1841 (n° 1025). — Arrêté royal pour les tarifs du département de la justice.

1843.

15 avril 1843 (n° 198). — Loi sur la police des chemins de fer (1).

TITRE 1^{er}.

Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation.

ART. 1^{er}. Il n'est permis de planter à l'avenir, sans autorisation du gouvernement, qu'à la distance de 20 mètres du franc

(1) JURISPRUDENCE — Loi du 15 avril 1843. — Ne tombe pas sous l'application de l'art. 1^{er} de la loi du 15 avril 1843, la plantation d'une haie sèche sans autorisation, dans

bord des chemins de fer, pour les arbres à haute tige, et à la distance de six mètres pour les têtards et autres arbres.

La même autorisation est requise pour les amas ou dépôts de pierres, pour les bâtisses et autres constructions, dans une distance de huit mètres.

Néanmoins, lorsque la disposition des localités le permettra, le gouvernement pourra, par arrêté royal, réduire les distances ci-dessus fixées.

ART. 2. Il est défendu d'ouvrir, sans autorisation du gouvernement, des sablières ou des carrières et minières à ciel ouvert, le long des chemins de fer dans la distance de 20 mètres.

Dans les localités où le chemin se trouve en remblai de plus de trois mètres sur le terrain naturel, les riverains ne pourront, sans autorisation du gouvernement, pratiquer d'autres excavations dans une zone égale en profondeur à la hauteur verticale du remblai, et mesurée à partir du pied du remblai.

les limites prohibées par cette disposition. — C. de Liège, 19 juillet 1854. *Pasic.* 1854, p. 501.

— Lorsque, par suite de la présence d'une vache trouvée à l'abandon le long d'un chemin de fer de l'État, un convoi spécial a été forcé de s'arrêter pour ne pas l'écraser, y a-t-il lieu à l'application contre le propriétaire des dispositions de l'art. 7 de la loi du 15 avril 1843? — Résolu affirm. — Cour de Bruxelles, 11 mars 1848. *Pasic.* 1848, p. 542.

— L'établissement d'une servitude légale ne constitue pas une expropriation proprement dite et n'ouvre pas, par lui seul, le droit à une indemnité. — Cour de cassation, 27 juin 1845. *Pasic.* 1845, p. 392. — Id., 23 juillet 1846. *Pasic.* 1847, p. 154. — Id., 28 octobre 1846. *Pasic.* 1848, p. 442.

— Il faut faire entrer en ligne de compte dans l'indemnité due pour emprise à un propriétaire de carrières de pierres longeant un chemin de fer de l'État, la pierre dont il est privé sous ledit chemin de fer et les francs bords. — La loi du 15 avril 1843 ne pourrait être invoquée avec fruit dans ce cas. — Cour de Bruxelles, 9 août 1849. *Pasic.* 1852, p. 15.

— Aucune indemnité ne peut être allouée du chef de l'interdiction légale de planter, bâtir, etc., qui frappe les parcelles non emprises mais devenant contiguës à un chemin de fer. — Cour de Bruxelles, 2 mars 1850. *Belgique judiciaire*, t. VIII, p. 438.

— La prohibition de faire aucune ouverture ou construction à certaine distance d'un chemin de fer doit être prise en considération pour fixer l'indemnité de l'exproprié, une pareille servitude étant une cause de juste indemnité. — Cour de Bruxelles, 2 août 1851. *Pasic.* 1852, p. 11.

— Il ne peut y avoir lieu à accorder une indemnité du chef des prohibitions de la loi

ART. 3. Il est défendu d'établir dans la distance de 20 mètres du franc bord des chemins de fer, des toitures en chaume ou autres matières combustibles, ainsi que des meules de grains ou dépôts de matières combustibles.

ART. 4. Toute contravention aux articles 1, 2 et 3, ou aux arrêtés d'autorisation rendus en vertu des art. 1 et 2, sera punie d'une amende de 16 à 200 fr. Les contrevenants seront en outre condamnés, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, bâtisses ou autres constructions, et amas ou dépôts de pierres, les excavations, toitures ou dépôts illicitement établis.

Passé ce délai, le jugement sera exécuté par l'administration aux frais du contrevenant : ce dernier sera contraint au remboursement de la dépense, comme en matière de contribution publique, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

sur les chemins de fer qui entravent en certains points l'exercice de la propriété. — Cour de Bruxelles, 24 janvier 1852. *Pasicr.* 1854, p. 21.

— La défense de bâtir le long du chemin de fer constitue une servitude légale établie dans l'intérêt de la sécurité publique, qui modifie le droit de propriété sans pouvoir donner ouverture à aucune indemnité. — Cour de Liège, 7 décembre 1854. *Pasicr.* 1855, p. 283. — Cour de Liège, 27 avril 1854. *Pasicr.* 1856, p. 216.

— En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'établissement des servitudes légales ne peut être pris en considération dans l'évaluation faite pour fixer l'indemnité due à raison de la dépréciation. — Cour de Gand, 30 novembre 1835 et 25 janvier 1836. *Pasicr.* 1856, p. 76 et 77.

— Si, en général, en matière d'expropriation pour utilité publique, il n'est pas dû indemnité du chef des prohibitions contenues dans la loi du 15 avril 1843 sur les chemins de fer, ces entraves au droit de propriété doivent cependant être prises en considération, lorsque, au lieu de supprimer en vertu de cette loi une exploitation existante aux abords d'un chemin de fer, l'État se prévaut du droit de restreindre cette exploitation par voie administrative.

Spécialement. Lorsqu'une carrière est établie sur un terrain en partie empris pour le chemin de fer, l'exploitant qui doit dans la partie restante arrêter ses travaux à une certaine distance de la voie, est fondé à réclamer une indemnité.

Il importe peu que cette mesure soit prise à titre de surveillance de police sur l'exploitation des carrières. — Loi du 21 avril 1810, art. 81. — Arrêté du 17 janvier 1857. — Cour de Bruxelles, 25 juillet 1857. *Pasicr.* 1857, p. 300.

ART. 5. Le gouvernement pourra, lorsque la sûreté des convois ou la conservation du chemin de fer lui paraîtra l'exiger, faire supprimer, moyennant indemnité préalable, à fixer de gré à gré ou par justice, les plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts, qui existent actuellement dans les zones déterminées par les articles 1, 2 et 3.

ART. 6. Quiconque aura entravé volontairement ou tenté d'entraver la circulation sur un chemin de fer, en y déposant des objets quelconques, en dérangeant les rails ou leurs supports, en enlevant les chevilles ou clavettes, ou en employant tout autre moyen de nature à arrêter le convoi, ou à le faire sortir des rails, sera puni d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans, et d'une amende de 50 à 200 francs.

Le délinquant pourra, en outre, être placé sous la surveillance spéciale de la police, conformément à la loi du 31 décembre 1856, pendant 2 ans au moins et 5 ans au plus.

Si le fait a occasionné la mort, le coupable sera puni des peines prononcées au titre II, chap. 1, section 1^{re}, § 1, du livre III du Code pénal, selon les distinctions y établies.

Si le fait a occasionné des coups ou des blessures, le coupable sera puni conformément aux articles 309 et 310 du Code pénal, s'il en est résulté une maladie ou incapacité de travail pendant plus de 20 jours. Lorsque les blessures n'auront occasionné aucune maladie ni incapacité de travail personnel de cette espèce, le coupable sera puni conformément à l'art. 311, § 1, du même Code.

ART. 7. Lorsqu'un convoi du chemin de fer aura éprouvé un accident par l'imprudence, la négligence, l'inattention, la maladresse ou l'inobservation, soit des lois et règlements, soit des prescriptions ou défenses de l'autorité, le coupable sera puni d'une amende de 16 à 200 fr.

S'il est résulté de l'accident des coups ou blessures, la peine sera de 15 jours à six mois d'emprisonnement et l'amende de 50 à 500 fr.; en cas d'homicide, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 500 à 4,000 fr.

TITRE II.

Des officiers et des agents de la police des chemins de fer de l'État.

ART. 8. Le gouvernement pourra conférer à certains agents de l'administration du chemin de fer les fonctions soit de gardes voyers, soit d'inspecteurs de police, soit d'inspecteurs en chef de police.

Les arrêtés de délégation fixeront le lieu de la résidence des agents, et désigneront les gardes voyers et les inspecteurs ordinaires qui seront subordonnés à chaque inspecteur en chef.

ART. 9. Les gardes voyers, les inspecteurs et les inspecteurs en chef prêteront, devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur résidence, le serment suivant :

« Je jure fidélité au roi, obéissance à la constitution et aux lois du peuple belge, et de remplir fidèlement les fonctions qui me sont confiées. »

Néanmoins leurs pouvoirs ne seront pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

En cas de changement de résidence, l'acte de prestation de serment sera transcrit et visé au greffe du tribunal de première instance, auquel ressortit le lieu de la nouvelle résidence.

ART. 10. Les gardes voyers, inspecteurs et inspecteur en chef, rechercheront et constateront par des procès-verbaux, faisant foi jusqu'à preuve contraire, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'État, dans les stations et leurs dépendances, ainsi que dans les zones déterminées par les art. 1, 2 et 5 de la présente loi, toutes les contraventions en matière de voirie et toutes les contraventions aux lois et règlements concernant les chemins de fer, leur exploitation et leur police, lors même que les contraventions seront passibles de peines correctionnelles.

ART. 11. Ils affirmeront dans les trois jours leurs procès-verbaux par-devant le juge de paix, ou l'un de ses suppléants, ou par-devant le bourgmestre ou l'un des échevins, soit du can-

ton ou de la commune de leur résidence, soit du canton ou de la commune où la contravention ou le délit a été commis et constaté.

ART. 12. Les gardes voyers et les inspecteurs remettront les procès-verbaux qu'ils auront dressés à l'inspecteur en chef, dans les 24 heures de l'affirmation.

Les procès-verbaux seront transmis dans les trois jours à l'officier par qui sera rempli le ministère public près le tribunal de police, ou au procureur du roi, suivant qu'il s'agira d'une simple contravention ou d'un délit entraînant une peine correctionnelle.

L'officier qui en aura reçu l'affirmation sera tenu d'en donner avis dans la huitaine au procureur du roi.

ART. 13. Les inspecteurs et inspecteurs en chef sont officiers de police judiciaire. Ils exercent les fonctions des officiers de police auxiliaires du procureur du roi, dans toute l'étendue des chemins de fer de l'État, des stations et de leurs dépendances, et extérieurement au chemin de fer dans un rayon de 500 mètres.

Ils auront, pour la recherche des crimes et délits commis dans toute l'étendue du chemin de fer, des stations et de leurs dépendances, concurrence et même prévention à l'égard de tous autres officiers de police judiciaire, à l'exception du procureur du roi et du juge d'instruction.

10 mai 1843 (n° 346). — *Arrêté royal qui autorise l'administration du chemin de fer à refuser le transport de tous colis et paquets non accompagnés de la déclaration voulue, et réprime toute fausse déclaration* (1).

ART. 1^{er}. L'administration pourra refuser le transport de tous

(1) Voir l'arrêté royal du 26 juin 1847, *Pasin.*, n° 57.

JURISPRUDENCE.— Le commissionnaire qui, ayant reçu de l'étranger un colis pour l'expédier en transit par le chemin de fer, fait de bonne foi une déclaration conforme aux documents y joints, peut-il être passible des peines comminées par les règlements sur le chemin de fer, s'il vient à être vérifié que le colis expédié renfermait avec d'autres marchandises, des allumettes phosphoriques, matières inflammables

colis et paquets qui ne seront pas accompagnés d'une déclaration signée par l'expéditeur, et portant indication de l'espèce et de la quantité des objets y contenus.

ART. 2. Toute fausse déclaration sera punie des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

1844.

21 juillet 1844 (n^o 157). — *Loi générale sur les pensions civiles et ecclésiastiques* (1).

1846.

4 mars 1846 (n^o 164). — *Loi relative aux entrepôts de commerce.*

15 mai 1846 (n^o 354). — *Loi sur la comptabilité de l'État* (2).

dont le transport est prohibé ou peut être refusé? — Résolue négativement.

Le défaut de sa part d'avoir procédé à la vérification de l'exactitude des déclarations faites, peut-elle entraîner contre lui l'application d'une peine, si sa bonne foi est de tout point constatée? — Résolue négativement.

Cour de Gand, 19 septembre 1846. *Pasicr.* 1847, p. 326.

(1) La loi générale sur les pensions civiles et ecclésiastiques, à laquelle il n'a été apporté que de très-légères modifications en 1849 et 1857, est applicable à l'administration des chemins de fer de l'État.

En exécution de cette loi du 21 juillet 1844, qui renfermait le principe et les bases de l'institution *des caisses des veuves et orphelins*, a paru l'arrêté royal du 29 décembre 1844 (*Pasin.* n^o 218), qui institue et régleme la caisse des veuves et orphelins du département des travaux publics. Cet arrêté royal a abrogé celui du 1^{er} septembre 1838 qui avait créé une caisse de pension pour le personnel de l'administration centrale du département des travaux publics et de l'administration du chemin de fer de l'État.

(2) La loi du 15 mai 1846 et celle du 29 octobre 1846 (relative à l'organisation de la cour des comptes) ont posé les bases fondamentales de la comptabilité générale de

1847.

26 janvier 1847 (n° 57). — *Arrêté royal relatif aux vérifications des colis ou paquets transportés par le chemin de fer.*

ART. 1^{er}. Tout expéditeur est tenu, avant de signer la déclaration dont fait mention l'art. 1^{er} de notre arrêté du 19 mars 1843, d'en vérifier l'exactitude en reconnaissant par lui-même l'espèce ou la quantité des objets que contiennent les colis ou paquets dont il confie le transport à l'administration.

ART. 2. Le défaut de vérification, ainsi que la vérification incomplète, donneront lieu à l'application des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

1848.

3 février 1848 (n° 38). — *Arrêté royal relatif aux cartes de circulation.*

Vu la loi du budget des voies et moyens pour l'exercice 1848 qui autorise le gouvernement à fixer le droit à percevoir, au profit de l'État, sur les cartes de circulation dans les stations et sur le chemin de fer de l'État.

Sur la proposition de notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. A partir du 20 février 1848, les cartes de circulation

l'État. Divers arrêtés royaux, et notamment ceux des 27 décembre 1847, 2 novembre 1848, 15 novembre 1849, ont pourvu à l'exécution de ces lois.

Il est à remarquer que bien que l'art. 53 de la loi du 15 mai 1846 ait en quelque sorte réservé de statuer sur le régime de comptabilité du chemin de fer de l'État, toutes les dispositions des lois et arrêtés précités sont appliquées au chemin de fer de l'État, tant en ce qui concerne les recettes que les dépenses.

dans les stations et sur le chemin de fer de l'État seront frappées d'un droit de cinq francs par carte individuelle, et de dix francs par carte collective, valable pour trois personnes.

ART. 2. Ces cartes ne seront valables que jusqu'à l'expiration de l'année dans laquelle elles auront été délivrées.

ART. 3. Le droit fixé par l'art. 1^{er} sera réduit de moitié pour les cartes délivrées après le 50 septembre de chaque année.

ART. 4. Les fonctionnaires et employés en général, qu'un service public oblige de circuler dans les stations ou sur le chemin de fer, sont exemptés du droit établi sur les cartes de circulation. Notre Ministre des travaux publics arrêtera la liste des fonctionnaires et employés qui jouiront de cette immunité.

ART. 5. La disposition du § 4 de l'art. 4 de notre arrêté du 24 juin 1843, est rapportée.

Notre Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Moniteur*.

1849.

16 juillet 1849 (n° 440). — *Loi qui attribue aux tribunaux de commerce la connaissance des contestations relatives aux expéditions sur les chemins de fer de l'État* (1).

LÉOPOLD, etc.

ART. 1^{er}. Les tribunaux de commerce connaîtront de toutes les

(1) JURISPRUDENCE.—L'art. 4 de la loi du 16 juillet 1849, qui porte que, par dérogation à l'art. 416, Code proc. civile, le délai des ajournements pour les procès entre

contestations relatives au transport des marchandises et objets de toute nature par les chemins de fer de l'État.

ART. 2. Ces tribunaux jugeront ces contestations d'après les lois et usages en matière de commerce, et en se conformant aux règles et conditions prescrites par les lois et règlements particuliers, concernant l'exploitation des chemins de fer.

ART. 3. Les dispositions du Code de commerce, relatives aux livres que les commerçants ou les commissionnaires sont obligés de tenir, ne sont pas applicables aux transports de marchandises et valeurs effectuées par le gouvernement.

Les livres et écritures à tenir pour ces transports, leur nombre et leur forme seront déterminés par des règlements particuliers. Ils auront la même valeur en justice que les livres et écritures des commerçants et commissionnaires.

ART. 4. Par dérogation à l'art. 416 C. P. C., le délai des ajournements, pour les procès entre l'État et les particuliers, sera réglé conformément aux art. 72 et 1033 du même Code.

l'État et les particuliers sera réglé conformément aux articles 72 et 1033 dudit Code, ne s'oppose pas à ce qu'en cas d'urgence les délais ordinaires de comparution soient abrégés au-dessous des délais ordinaires en matière commerciale.

Une assignation donnée à l'État dans un procès dirigé contre l'administration du chemin de fer a pu être signifiée à un chef de station. — Cour de Bruxelles, 18 décembre 1855. *Pasicr.* 1856, p. 226.

— Le détournement commis par un facteur du chemin de fer de valeurs lui confiées à titre de son emploi, constitue un vol domestique et non un simple abus de confiance. — Bruxelles, 17 février 1857. *Pasicr.* 1857, p. 427.

— En cas de retard apporté à l'arrivée des marchandises par un accident survenu sur le chemin de fer, la force majeure résultant de cet accident se prolonge pendant tout le temps que les divers agents de l'administration ont mis à le réparer en suivant les règles hiérarchiques. — Cour de Bruxelles, 29 mai 1841. *Pasicr.* 1841, p. 164.

6 août 1849. — *Loi sur le transit. (Mon. du 9 août et Pasin. 517) (1).*

CHAPITRE PREMIER.

Transit en général.

SECTION PREMIÈRE.

Définition du transit.

ART. 1^{er}. Le transit est le passage des marchandises par le territoire du royaume.

SECTION II.

Modes de transit.

ART. 2. Il y a deux modes de transit :

Le transit direct ;

Le transit par entrepôt.

ART. 3. § 1^{er}. Le transit direct est celui qui s'effectue sans l'admission des marchandises en entrepôt.

Il a lieu :

a. Par le chemin de fer de l'État ;

b. Par toute autre voie.

§ 2. Le transit direct par le chemin de fer de l'État se fait :

a. A l'entrée, par le chemin de fer, en sortant par cette voie ou par mer ;

(1) La loi du 6 août 1849 sur le transit abroge, par son article 37, la loi du 18 juin 1836 sur le même objet. Par une loi en date du 18 juin 1842, le gouvernement avait été autorisé à apporter des modifications au régime d'importation et de transport des marchandises en transit. — Cette loi, qui était annuelle, a été successivement renouvelée en 1843, 1844, 1845, 1846, 1847 et 1848 ; elle a été enfin remplacée par la loi du 6 août 1849.

Cette dernière loi a encore été modifiée depuis par la loi du 3 mars 1851 (n° 70), et par celle du 14 décembre 1852 (n° 551).

b. A l'entrée, par mer, en sortant par cette voie ou par le chemin de fer.

§ 3. Les entrées et les sorties par les eaux intérieures de la Hollande sont assimilées à celles qui s'effectuent par mer.

§ 4. Le transit direct par toute autre voie se fait sans distinction de mode d'entrée ou de sortie.

ART. 4. Le transit par entrepôt s'entend de la réexportation des marchandises entreposées.

SECTION III.

Bureaux ouverts au transit et voies à suivre.

ART. 5. § 1^{er}. Le gouvernement désigne les bureaux ouverts au transit et les voies à suivre pour traverser le rayon de douane.

§ 2. Ne sont admises à transiter que les marchandises déclarées à l'un de ces bureaux, avant le déchargement et la vérification, pour le transit ou pour un entrepôt.

CHAPITRE II.

Marchandises libres, imposées ou prohibées au transit.

SECTION PREMIÈRE.

Marchandises libres au transit.

ART. 6. Sont admises au transit en exemption de droits :

1^o Par le chemin de fer de l'État :

Les marchandises de toute espèce, excepté celles dont parle le n^o 1 de l'article 9, ainsi que les ardoises, les charbons de terre et le gros bétail,

a. Directement ;

b. Par un entrepôt franc ou public relié à cette voie par un embranchement, pourvu que l'arrivée en entrepôt ait lieu par mer ou par le chemin de fer de l'État.

2° Sans distinction de voies :

Les marchandises libres tant à l'entrée qu'à la sortie.

3° Les marchandises de toute espèce importées par mer sous pavillon quelconque, et transbordées à Anvers ou à Ostende sur d'autres navires pour être immédiatement réexportées par le port même d'importation.

SECTION II.

Marchandises imposées au transit.

ART. 7. Sans préjudice des dispositions des articles 6, 8 et 9, les marchandises de toute espèce sont admises au transit moyennant le droit de 10 centimes par 100 francs de valeur.

Toutefois, celles qui sont tarifées au poids, au nombre ou à la mesure, sont soumises au droit de 10 centimes par unité servant de base au droit d'entrée, à moins que le déclarant n'opte pour le droit à la valeur.

ART. 8. Les marchandises désignées ci-après sont soumises à des droits spéciaux de transit, savoir :

Bestiaux	{	Bœufs, taureaux, vaches, par tête. . fr.	8 00
		Taurillons, bouvillons, génisses, id.	4 00
Charbons de terre	{	arrivant d'une partie d'un État limi- trophe et destinés pour une autre partie du même État, les 1,000 kilogrammes	0 40
		Autrement, id	6 00
		Chevaux et poulains, par tête	4 00
Draps, casimirs et tissus similaires où la laine domine, les 100 kilogrammes			8 00
Pierres : ardoises, les 1,000 pièces			1 60

SECTION III.

Marchandises prohibées au transit.

ART. 9. Sont prohibées au transit les marchandises désignées ci-après, savoir :

1° Sans distinction de voies :

Fers : minerai, fonte en gueuses, en plaques ou sous toute autre forme non ouvrée ; fer battu ou étiré, en barres, en verges et carrillons, y compris les barres à rainures, dites rails ; tôles, ancrs coulées et battues ; vieux fers, ferraille et mitraille ;

Poudre à tirer ;

Poissons de mer similaires de ceux de la pêche nationale ;

Sel brut ou raffiné, eau de mer et saumure ;

Sucre raffiné, sirops et mélasse.

2° Par toute autre voie que celle indiquée :

a. Au n° 1, *litt. a*, de l'art. 6 :

Bestiaux : bœufs, vaches, taureaux, taurillons, bouvillons, génisses, veaux, moutons, agneaux, cochons ;

Drilles et chiffons.

b. Au n° 1, *litt. a et b*, du même article :

Boissons distillées et liqueurs soumises à l'accise ;

Vinaigres de toute espèce.

CHAPITRE III.

Formalités de douane.

SECTION PREMIÈRE.

Transit direct par le chemin de fer de l'État.

ART. 10. § 1. Les marchandises transitant par le chemin de fer de l'État, selon le mode du § 2, *litt. a*, de l'art. 3, ne sont soumises à aucune visite, sauf le cas de suspicion de fraude ; mais elles restent sous la surveillance non interrompue de la douane.

§ 2. Le chef de convoi remet au receveur des douanes, au premier bureau de déclaration ou de déchargement à l'entrée, une

feuille de route spéciale, distincte pour chaque lieu de destination.

Cette feuille tient lieu de déclaration.

§ 3. Sur la production de la feuille de route, le receveur délivre un acquit de transit, sans caution, au nom de l'administration du chemin de fer. Il annexe ce document à la feuille de route, renferme ces pièces dans un paquet cacheté, et les remet aux employés d'escorte.

§ 4. Les marchandises transitant par le chemin de fer de l'État, selon le mode du § 2. *litt. b*, de l'art. 3, sont soumises à la déclaration et à la caution; mais il y a dispense de visite, sauf le cas de suspicion de fraude, si elles sont contenues dans des colis fermés.

ART. 11. § 1. Les marchandises expédiées en transit direct par le chemin de fer de l'État, sont placées dans des waggons distincts, n'ayant d'autre issue que les panneaux de charge. Celles qui ne sont pas susceptibles d'être transportées dans des waggons fermés, sont chargées sur des waggons recouverts d'une bâche disposée pour cet usage.

§ 2. Les waggons ou les bâches sont fermés au moyen de cadenas ou de plombs, et le transport se fait sous l'escorte non interrompue de la douane; le tout sans frais pour le commerce.

§ 3. Sauf le cas de force majeure et le passage des plans inclinés, les convois ne peuvent être scindés.

§ 4. Tous cas de force majeure sont constatés par procès-verbal d'ordre à dresser conjointement par les employés d'escorte et par ceux du chemin de fer.

§ 5. Lorsqu'au passage des plans inclinés le convoi doit être scindé, chaque transport est convoyé par un employé d'escorte.

ART. 12. § 1. Le transport des marchandises a lieu, autant que possible, directement du bureau de l'entrée au bureau de sortie, sans que les waggons puissent séjourner dans les stations intermédiaires au delà du temps nécessaire pour les haltes et la coïncidence des convois.

§ 2. Les convois qui ne peuvent franchir la frontière le même jour, restent la nuit sous la surveillance continue de la douane,

dans une des stations à désigner par le gouvernement. Le transport doit être achevé le lendemain, à moins d'impossibilité dont il sera justifié au chef de la douane dans la station.

§ 3. Si, à l'entrée ou à la sortie par mer, les marchandises ne peuvent être chargées immédiatement sur les waggons ou les navires, elles sont déposées, aux frais du commerce, dans un magasin de l'entrepôt public.

§ 4. Il ne peut être renoncé au transit que sur une autorisation spéciale du Ministre des finances, et pour autant que les marchandises n'aient pas cessé d'être sous la surveillance de la douane.

ART. 15. Si les conditions prescrites par les articles 10, 11 et 12 n'ont pas été remplies, les marchandises suivent le régime établi par la section ci-après.

SECTION II.

Transit direct par toute autre voie que le chemin de fer de l'État.

ART. 14. § 1. A l'arrivée des marchandises au premier bureau, pour les importations par terre, canaux et rivières, et au bureau de déchargement pour les importations par mer, l'intéressé remet au receveur une déclaration dans la forme à déterminer par le gouvernement.

§ 2. En ce qui concerne les marchandises non soumises à l'accise, qui sont tarifées à l'entrée selon le poids brut, le nombre ou la mesure, le déclarant peut se référer au poids, au nombre ou à la mesure à constater à ses frais par les employés.

§ 3. Les marchandises avariées ne sont admises au transit que si le degré d'avarie a été constaté conformément à l'article 126 de la loi générale du 26 août 1822.

ART. 15. Sur la remise de la déclaration, le receveur délivre un acquit de transit, après s'être fait fournir caution :

1° Pour le montant des droits d'entrée et d'accise, sur les marchandises non prohibées à l'importation ;

2° Pour la valeur des marchandises prohibées à l'entrée ;

3° Pour les pénalités qui pourraient être encourues, sans ce-

pendant pouvoir excéder le double des droits et de l'accise, ou la valeur des marchandises prohibées à l'entrée.

ART. 16. Après avoir été vérifiées et trouvées conformes à la déclaration, les marchandises sont mises sous plombs aux frais de de l'intéressé.

ART. 17. § 1. Le contrôleur au bureau d'entrée, ou, à son défaut, le receveur peut :

1° Ordonner le convoi des marchandises ;

2° Faire réparer les colis défectueux ;

3° Soumettre à un double emballage et à une double apposition de plombs ou cachets, les tissus de toute espèce, la bonneterie, la passementerie, la rubanerie et toutes marchandises de douane imposées, à l'entrée, à plus de 10 p. c. de la valeur, ou à plus de 50 francs par hectolitre ou par 100 kilogrammes, ainsi que les marchandises d'accise ;

4° Faire apposer, en cas de suspicion de fraude, sur les tissus qui en sont susceptibles, une estampille qui sera biffée au bureau de sortie ;

5° Lever des échantillons et les mettre sous scellés pour être expédiés avec les marchandises et servir à en reconnaître l'identité à la sortie ;

6° Soumettre le sucre brut à un essai spécial consistant à en faire dissoudre quelques parties dans un certain volume d'eau, afin de s'assurer s'il n'est pas falsifié ou mélangé de matières hétérogènes ;

Le tout aux frais du déclarant.

7° Dispenser de l'apposition de plombs ou cachets, si, à raison de la modicité des droits, de l'espèce des marchandises ou de la garantie que présente le convoi, aucune soustraction ou substitution n'est à craindre.

§ 2. Il est fait mention sur l'acquit de transit des mesures prescrites par application du paragraphe précédent.

ART. 18. § 1. Lorsque, par suite d'accident ou de force majeure pendant le trajet, il y a :

1° Rupture ou altération de plombs ou cachets ;

2° Nécessité de changer de moyens de transport ;

3° Impossibilité de continuer immédiatement le transport ;

L'accident ou le cas de force majeure est constaté, à la demande de l'intéressé, par un certificat apposé sur l'acquit de transit par deux employés de l'administration, ou, à défaut d'employés sur les lieux, par deux membres de l'autorité communale.

§ 2. Dans les cas prévus par le paragraphe précédent, l'acquit de transit, s'il n'est pas périmé, peut être prolongé par le receveur du ressort. La prolongation est accordée après vérification en détail, et, s'il y a lieu, après une nouvelle apposition de plombs ou cachets, aux frais de l'intéressé.

§ 3. L'acte de prolongation est motivé. Il est apposé sur l'acquit de transit. La prolongation ne peut excéder la durée primitive du document.

ART. 19. § 1. A l'arrivée du transport au bureau de sortie, les employés s'assurent si les plombs et ficelles sont intacts. Ils procèdent à la reconnaissance des marchandises par une visite sommaire, où, en cas de suspicion de fraude, par une vérification détaillée et approfondie, et par la confrontation des échantillons.

§ 2. Si ces opérations ne font découvrir aucune contravention, et si l'identité des marchandises est reconnue, les employés le certifient sur l'acquit de transit.

§ 3. Lorsque le bureau n'est pas situé à l'extrême frontière, les employés convoient les marchandises, sans frais pour l'intéressé, jusqu'au territoire étranger.

§ 4. Ils complètent la décharge de l'acquit de transit en certifiant l'exportation réelle avec indication du jour et de l'heure, après quoi ils remettent à l'intéressé un récépissé constatant la décharge de l'acquit.

ART. 20. § 1. L'intéressé peut renoncer au transit des marchandises non prohibées à l'entrée, si l'acquit de transit n'est pas périmé. Dans ce cas, il fait constater à ses frais, par deux employés de l'administration, l'état intact des plombs ou cachets et l'identité des marchandises.

§ 2. Les employés mentionnent ces circonstances sur le document et le remettent au receveur du ressort pour être renvoyé, dans les 24 heures, au bureau de la délivrance, où il est procédé au recouvrement du droit d'entrée et de l'accise, sous déduction du droit de transit et sans préjudice des pénalités éventuellement encourues.

§ 3. Si la marchandise est libre à l'entrée, le droit de transit est acquis au trésor. Il en est de même pour la différence, si le droit de transit est plus élevé que le droit d'entrée et l'accise réunis.

SECTION III.

Transit par entrepôt.

ART. 21. Sans préjudice de ce qui est établi au n° 1, *litt. b*, de l'art. 6, les importations sur entrepôt et les sorties d'entrepôt pour le transit ont lieu conformément à la loi du 4 mars 1846, et aux dispositions réglementaires prises en vertu de cette loi.

CHAPITRE IV.

Frais à la charge des déclarants.

ART. 22. § 1. Les frais de vérification, d'apposition de plombs ou cachets et de convoi mis à la charge des intéressés par l'art. 14, § 2, les art. 16 et 17, l'art. 18, § 2, l'art. 20 et l'art. 23, § 2, sont fixés comme il suit, savoir :

1° Pesage, jaugeage, mesurage ou dénombrement des marchandises :

a. 5 centimes par unité de poids, de mesure ou de nombre qui sert de base au droit d'importation, ou par 100 kilogrammes ou 100 litres pour les marchandises tarifées à l'entrée par kilogramme ou par litre.

Il sera également perçu 5 centimes pour les quantités inférieures à ces unités.

b. Il n'est rien dû pour la vérification des marchandises libres

ou prohibées à l'importation, ou tarifées à la valeur. Cependant, en cas de déclaration inexacte, il sera perçu 10 centimes par 100 francs de valeur.

c. Sauf dans les cas des art. 18, § 2, et 25, § 2, les frais de vérification ne sont dus que lorsque l'intéressé déclare la marchandise d'après le premier alinéa de l'art. 122 de la loi générale du 26 août 1822, ou que, dans d'autres circonstances, une contravention est constatée à sa charge. Ils ne sont calculés que sur les quantités réellement pesées, jaugées, mesurées ou comptées; mais ils ne peuvent être inférieurs à 5 centimes par expédition.

2° Apposition de plombs ou cachets :

- | | |
|--|------|
| a. Pour chaque plomb ou cachet fr. | » 10 |
| b. Id. sur bâches ou écoutilles. » | 20 |

3° Convoi :

Par jour ou par 24 heures et par convoyeur, tant pour l'aller et le séjour que pour le retour, plus la nourriture, le feu et la lumière pendant l'aller et le séjour 2 00

§ 2. Il n'est pas dû de frais de convoi pour les distances de moins de 2,500 mètres, ni pour une durée de moins de 6 heures, quand elle est en sus d'un ou de plusieurs jours. Dans ce cas, les fractions de 6 heures ou plus, et, dans tous les autres, le temps nécessaire pour parcourir une distance de 2,500 mètres ou plus, comptent pour un jour.

ART. 25. § 1. Les déclarants, capitaines, bateliers, voituriers ou conducteurs sont tenus de fournir les ouvriers, emballages et moyens de déchargement et de rechargement lors des vérifications aux bureaux d'entrée et de sortie, ainsi que dans les cas du § 2 de l'art. 18 et du § 2 du présent article; sinon l'administration y pourvoit à leurs frais.

§ 2. Quant aux autres vérifications qui peuvent avoir lieu dans le rayon de douane, les frais n'en sont à leur charge que dans le cas de contravention dûment constatée.

CHAPITRE V.

Pénalités.

ART. 24. § 1. Toute déviation de la voie indiquée pour traverser le rayon de douane ; toute omission en ce qui concerne l'obligation de présenter au visa l'acquit de transit aux bureaux ou postes de passage qui y sont indiqués ; tout changement des moyens de transport non déclaré ou autorisé ; tout déchargement des marchandises dans l'étendue de ce rayon et avant le commencement de la vérification au bureau de sortie ; tout bris, rupture ou altération, soit entier, soit partiel, des scellés ou plombs, ou des ficelles auxquelles ils sont attachés, ou leur rajustement frauduleux ; tout refus d'exhiber les échantillons levés par application du n° 5 de l'art. 17, donne lieu au payement des droits d'entrée et de l'accise et entraîne l'annulation du transit, et, par suite, à charge du capitaine, batelier ou conducteur, une amende égale au double droit d'importation, ou au double de l'accise, si elle est plus élevée, sur toutes les marchandises mentionnées au document.

Cette amende est égale à la valeur des marchandises si elles sont prohibées à l'entrée, et de 25 francs si elles sont libres.

§ 2. S'il est reconnu que le bris, la rupture ou l'altération des scellés, plombs ou ficelles est l'effet d'un accident dont l'intéressé a prévenu les employés avant le commencement de la vérification, et si, d'ailleurs, il n'y a aucun indice de fraude, l'amende n'est que de 25 francs par transport, et le receveur du ressort peut autoriser la continuation du transit après qu'il aura été procédé, le cas échéant, à une nouvelle vérification et apposition de plombs ou cachets aux frais de l'intéressé ; ce dont il est fait mention sur le document.

§ 3. Aucune amende n'est encourue pour le déchargement des marchandises, le changement des moyens de transport et le bris, la rupture ou l'altération des scellés, plombs ou ficelles, provenant d'un accident, s'il est reconnu qu'il est dû à un fait de force majeure dûment constaté conformément à l'art. 18.

ART. 25. § 1. Toute fausse déclaration de transit reconnue au bureau d'importation est punie des mêmes peines que si les marchandises étaient déclarées en consommation.

§ 2. Si, lors de la vérification dans le rayon de douane ou au bureau de sortie, l'on reconnaît que les marchandises présentent une différence de quantité, qu'elles ont subi quelque altération, mélange ou substitution; qu'elles sont autres en qualité, espèce, origine ou nature; qu'elles sont différentes des échantillons levés au bureau d'entrée; qu'elles ne portent plus les estampilles qui y ont été apposées à ce bureau; toute la partie comprise dans le même document sera confisquée, et le déclarant, capitaine, batelier ou conducteur encourront solidairement, et sauf leur recours l'un contre l'autre, une amende égale au double des droits, ou de l'accise, si elle est plus élevée. Cette amende est égale à la valeur des marchandises, si elles sont prohibées à l'entrée, et de 25 francs, si elles sont libres.

§ 3. Lorsque, par suite de transbordement, changement de moyens de transport ou pour tout autre motif, plusieurs acquits de transit ont été rendus applicables au même chargement, ils sont considérés, en ce qui concerne les différences reconnues, comme ne formant qu'un seul document.

§ 4. Si, l'identité n'étant pas douteuse, la différence est de moins de 10 p. c. pour les marchandises de douane, et de moins de 5 p. c. pour les marchandises d'accise, l'amende n'est que du double droit d'entrée ou de l'accise sur la quantité formant la différence. Dans ce cas, le transit peut continuer, et le certificat de vérification constate la différence, afin que le receveur au bureau de la délivrance procède au recouvrement de l'amende, et du droit d'entrée ou de l'accise, si la différence est en moins, et du droit de sortie, si elle est en plus.

§ 5. Aucune pénalité n'est encourue pour les manquants de moins de 5 p. c. sur les chargements d'ardoises, s'il conste du certificat des employés au bureau de sortie, apposé sur l'acquit de transit, que la différence provient de bris occasionné par la vérification, le transport ou le transbordement.

ART. 26. § 1. Le transit de sucre brut contenant des matières hétérogènes au delà de 4 p. c., est prohibé.

§ 2. Si le mélange est de plus de 5 p. c., mais moins de 10 p. c., les expéditeurs, déclarants, capitaines, bateliers, voituriers ou conducteurs encourent, en outre, solidairement et sauf leur recours l'un contre l'autre, une amende égale au double de l'accise sur toute la quantité falsifiée.

§ 3. Si le mélange est de 10 p. c. ou plus, l'amende est égale au décuple de l'accise, et le sucre mélangé, ainsi que les moyens de transport, sont confisqués.

ART. 27. § 1. A moins qu'il ne soit justifié de la sortie des marchandises et de la décharge de l'acquit, au moyen du récépissé mentionné à l'art. 19, la non-reproduction, dans le délai déterminé, de l'acquit de transit au bureau de la délivrance, avec la décharge requise et la mention dont parle l'art. 20, est punie d'une amende de 25 francs, sans préjudice du paiement des droits d'entrée et de l'accise, ou de la valeur des marchandises pour celles qui sont prohibées à l'entrée.

§ 2. Dans le cas prévu par l'art. 10, cette amende est mise à la charge de l'administration du chemin de fer de l'État, sauf son recours contre qui de droit.

§ 3. Elle est supportée par le receveur au bureau de sortie, si le retard apporté dans le renvoi du document provient de sa faute.

CHAPITRE VI.

Dispositions générales.

ART. 28. Les employés de l'administration des chemins de fer de l'État ont qualité, comme les employés des douanes, pour constater les contraventions en matière de transit par la voie ferrée.

ART. 29. § 1. Le transit se fait aux risques et périls du déclarant. Il n'est censé consommé que lorsque les marchandises sont arrivées sur le territoire étranger, ou qu'elles ont dépassé le rayon maritime de douane.

§ 2. Ne sont point considérés comme territoire étranger, les chemins neutres ni les voies mitoyennes.

ART. 30. Le transit avec emprunt du territoire étranger et le cabotage en cours de transit sont défendus.

ART. 31. Le ministre des finances, ou le fonctionnaire qu'il désignera, peut :

- 1° Autoriser le changement des moyens de transport ;
- 2° Désigner un autre bureau de sortie ;
- 3° Prolonger le délai accordé pour effectuer le transit et pour reproduire le document ;
- 4° Permettre le changement de mode de transit.

Ces autorisations sont motivées et apposées sur l'acquit de transit.

ART. 32. Les mesures de vérification et de surveillance, ainsi que les pénalités prescrites par la présente loi, sont rendues applicables aux exportations avec décharge de l'accise, de même qu'aux importations sur entrepôt et aux transferts d'un entrepôt sur un autre.

ART. 33. § 1. Les marchandises tarifées à l'entrée selon la valeur, ainsi que celles qui, par option ou autrement, sont soumises au droit de transit d'après cette base, sont susceptibles d'être préemptées conformément au chap. XXII de la loi générale du 26 août 1822.

§ 2. Le droit de préemption peut être exercé aux bureaux d'entrée et de sortie, à l'entrée et à la sortie des entrepôts, et lors de la renonciation au transit.

ART. 34. § 1. Dans l'intervalle des réunions des Chambres, le gouvernement peut, dans l'intérêt du commerce ou de l'industrie :

- 1° Modifier ou supprimer les droits de transit ;
- 2° Lever les prohibitions de transit ;
- 3° Modifier les formalités de douane établies par le chap. III.

§ 2. Les dispositions prises en vertu du présent article sont communiquées aux Chambres, avant la fin de la session si elles sont réunies, sinon dans la session suivante.

ART. 35. La présente loi ne déroge en rien aux stipulations des conventions et traités de commerce ou de navigation avec des puissances étrangères.

ART. 36. Sont maintenues les dispositions :

1° De la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38); de la loi du 6 avril 1843, sur la répression de la fraude; du 26 février 1846, sur la chasse, et du 4 mars 1846, sur les entrepôts, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente loi;

2° Des art. 2 à 8 inclus de la loi du 31 juillet 1834, sur les toiles ;

3° De l'arrêté-loi du 22 novembre 1814, sur les ouvrages d'or et d'argent.

ART. 37. Le n° 11 de l'art. 5 et le chap. X de la loi générale du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), et la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 325) sont abrogés.

Disposition transitoire.

ART. 38. En attendant l'établissement des entrepôts francs en vertu de la loi du 4 mars 1846, les entrepôts actuels de libre réexportation jouissent des avantages accordés par la présente loi aux entrepôts publics. De plus, le transit des marchandises mentionnées à l'art. 9 reste permis en exemption des droits par la voie des entrepôts de libre réexportation, pourvu que l'entrée et la sortie en soient effectuées par le port du lieu de l'entrepôt.

1850.

11 juin 1850 (n° 299). — *Arrêté royal relatif à l'établissement de bureaux de postes aux stations du chemin de fer.*

ARTICLE UNIQUE. Notre ministre des travaux publics est autorisé, selon l'importance des localités et la convenance du service, à ériger en bureaux de poste toutes les stations ou haltes du chemin de fer de l'État. (*Moniteur* du 12 juin 1850.)

1851.

1^{er} mars 1851 (n° 63). — *Loi autorisant le gouvernement à régler provisoirement le tarif des correspondances télégraphiques (1).*

ART. 1^{er}. Provisoirement et en attendant que l'expérience ait permis de fixer d'une manière définitive les tarifs des correspondances télégraphiques, le gouvernement est autorisé à les régler par arrêté royal.

ART. 2. Le gouvernement pourra également établir des règlements pour la transmission des correspondances par voie télégraphique et pour la police des lignes.

ART. 3. Il pourra déterminer les peines conformément à la loi

(1) Prorogée en 1853, 1854, 1855, 1856 et 1858 jusqu'au 1^{er} mai 1860.

Dans une loi de crédit, en date du 14 avril 1832 (n° 166), se trouve consacré le principe que les propriétaires sont tenus de permettre les fouilles, nivellements ou placements de repères nécessaires pour déterminer le tracé d'une ligne télégraphique;

Que les propriétaires et locataires des terrains ou bâtiments sur lesquels ou sous lesquels il y a nécessité d'établir une ligne télégraphiques, doivent tolérer le placement des poteaux, la conduite des fils, etc.

Une indemnité, non préalable, peut leur être allouée dans les deux cas ;

L'art. 257 du Code pénal est applicable à la destruction et à la dégradation des fils, poteaux et appareils en général des lignes télégraphiques.

du 6 mars 1848, pour réprimer les infractions aux dispositions prises en vertu de la présente loi.

ART. 4. Tout agent du gouvernement qui supprime des correspondances télégraphiques ou qui en viole le secret, est puni des peines portées en l'art. 187 du Code pénal.

ART. 5. Le produit des télégraphes sera versé au Trésor et renseigné sous une rubrique spéciale au budget des voies et moyens.

ART. 6. L'État n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance privée par la voie télégraphique.

ART. 7. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication. Elle n'aura d'effet que jusqu'au 1^{er} janvier 1853.

12 avril 1851 (n° 130). — *Loi qui fixe les prix de transport des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État.* (Moniteur du 17 avril 1851.)

ART. 1^{er}. A partir du premier jour du deuxième mois qui suivra la date de la publication de la présente loi, et jusqu'à disposition législative ultérieure, les prix de transport des voyageurs et des bagages sur les chemins de fer de l'État seront établis d'après les bases ci-après.

ART. 2. Les longueurs de parcours auxquelles sera appliquée la tarification seront comptées d'après un tableau à fixer par arrêté royal, le kilomètre étant considéré comme l'unité de distance.

Dans la formation de ce tableau, toute fraction de kilomètre sera comptée pour un kilomètre.

ART. 5. Les classes de voitures affectées au transport des voyageurs seront au nombre de trois, savoir :

1^{re} classe, diligence ;

2^e classe, char-à-bancs ;

3^e classe, waggon.

Toutefois les convois pourront, suivant les dispositions à arrêter

par le ministre des travaux publics, ne pas comprendre dans tous les cas les trois classes de voitures.

ART. 4. Les prix de ces trois classes seront établis dans la proportion des nombres 4, 3 et 2 respectivement.

Le prix du transport par waggon est fixé pour les voyages ordinaires à 4 centimes par kilomètre, prix qui sera appliqué aux distances, conformément à ce qui est stipulé aux art. 2 et 3 et sous les réserves mentionnées aux art. 5 et 6.

ART. 5. L'unité du prix, pour le tarif des voyageurs, est fixée à 5 centimes : toute fraction de cette unité qui atteindra 5 centimes comptera pour une unité, et toute fraction moindre sera négligée.

ART. 6. Le minimum de la taxe des voyageurs sera : pour la 1^{re} classe, de 80 centimes ; pour la seconde, de 30 centimes, et pour la troisième, de 20 centimes.

ART. 7. Nul ne peut circuler gratuitement sur les chemins de fer de l'État.

Seront exempts de toute rétribution les fonctionnaires ou agents de l'État, voyageant pour le service du chemin de fer, et les employés de la douane qui accompagnent les marchandises.

Le mode et les conditions de ce transport gratuit seront déterminés par arrêté royal.

ART. 8. Pourront également être admis à jouir de ladite exemption, les fonctionnaires et agents des administrations des chemins de fer belges ou étrangers pour les relations du service avec le chemin de fer de l'État, à charge de réciprocité.

La liste de ces fonctionnaires sera arrêtée par le gouvernement.

ART. 9. Seront admis au transport par chemin de fer avec réduction de 50 p. c. sur le prix ordinaire du tarif :

- 1^o Les troupes voyageant en corps ou par détachement ;
- 2^o Les sous-officiers et soldats en activité de service voyageant isolément ;
- 3^o Les détenus, leurs gardiens et les voitures servant à leur transport.

ART. 10. Le ministre des travaux publics aura la faculté de réduire le tarif des voyageurs jusqu'à concurrence de 50 p. c. :

1° Pour le transport des émigrants et leur bagage ;

2° Pour les transports exceptionnels et ceux qui auraient lieu à l'occasion des solennités, concours, fêtes publiques, et qui paraîtraient de nature à procurer au chemin de fer un accroissement de produits.

ART. 11. Le ministre des travaux publics aura également la faculté d'accorder des convois spéciaux à des prix à déterminer selon les circonstances.

ART. 12. Le prix de transport des bagages est fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

La taxe sera appliquée de 10 à 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de dizaine.

Le minimum de la taxe des bagages est fixé à 50 centimes.

ART. 13. Il sera loisible aux voyageurs de transporter gratuitement tous objets ne dépassant pas un poids de 25 kilogrammes, qui pourront être placés sous les bancs des voitures, sans inconvénient pour les autres voyageurs.

Ces objets ne seront pas inscrits au bureau et seront transportés aux risques et périls des voyageurs auxquels ils appartiennent.

ART. 14. Après l'expiration d'une année entière de l'application des tarifs qui précèdent, le gouvernement présentera aux Chambres un rapport sur les résultats obtenus.

23 mai 1854 (n° 183). — *Arrêté royal relatif aux fonctionnaires voyageant sur le chemin de fer. — Cartes permanentes.* (*Moniteur du 25 mai 1854.*)

ART. 1^{er}. Les fonctionnaires ou agents de l'État voyageant pour le service du chemin de fer, doivent être munis d'une carte permanente ou d'un coupon de service. Il en est de même des fonctionnaires et agents indiqués à l'art. 8 de la loi du 12 avril 1854, et

dont la liste sera arrêtée annuellement par Notre ministre des travaux publics.

ART. 2. Les cartes permanentes sont signées et délivrées par le ministre.

Elles sont nominatives et personnelles.

Elles indiquent la classe de voiture et le temps pour lequel elles sont valables.

ART. 3. Les coupons sont mis à la disposition des fonctionnaires à désigner par le ministre. Ils doivent en rendre compte et sont responsables de leur emploi.

ART. 4. Les coupons de service sont numérotés et détachés de feuilles à souche dont le talon doit être renvoyé à l'administration centrale, pour contrôle.

ART. 5. Les coupons doivent porter les indications suivantes :

La station de départ et la station d'arrivée;

La date et l'heure du départ;

Le nom et la qualité du porteur;

La signature du fonctionnaire qui l'a délivré.

Le talon porte les mêmes indications et il mentionne en outre l'objet du service qui a nécessité le déplacement.

ART. 6. Les coupons de service sont recueillis de la même manière que les coupons ordinaires et ils sont transmis au contrôle.

ART. 7. Toute personne trouvée voyageant sur un parcours autre que celui désigné au permis ou dans une voiture d'une classe supérieure, est tenue de payer sa place pour tout le trajet du convoi.

ART. 8. Tout permis périmé ou trouvé en d'autres mains que celles du titulaire, est saisi.

Il est dressé procès-verbal de cette saisie.

ART. 9. Sont seuls admis à voyager sans carte ou coupon :

Les surveillants de route, en tenue de service sur leur section respective;

Les douaniers-convoyeurs, en uniforme, sur l'exhibition de leur ordre de marche;

Les facteurs ruraux, munis de leur portefeuille, dans le rayon de leurs tournées.

ART. 10. Tous les permis de circulation délivrés jusqu'à ce jour cessent d'être valables à partir du 1^{er} juin prochain.

3 mars 1851 (n^o 70). — *Loi substituant un nouvel article à l'art. 34 de la loi du 6 août 1849 sur le transit. (Monit. du 4 mars 1851.)*

LÉOPOLD, etc.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE. L'art. 34 de la loi du 6 août 1849 sur le transit est remplacé par le suivant :

ART. 34, § 1^{er}. Le gouvernement peut, dans l'intérêt du commerce ou de l'industrie :

1^o Modifier ou supprimer les droits de transit ;

2^o Lever les prohibitions de transit ;

3^o Modifier les formalités de douane établies par le chap. III.

§ 2. Les dispositions prises en vertu du présent article sont soumises à l'approbation des Chambres, avant la fin de la session, si elles sont réunies, sinon dans la session suivante.

30 octobre 1851 (n^o 431). — *Arrêté royal réglant les statuts de la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes. (Moniteur du 5 nov. 1851) (1).*

(1) La caisse de retraite et de secours en faveur des ouvriers de l'administration du chemin de fer a été instituée par arrêté royal du 1^{er} septembre 1838 ; des modifications ont été apportées à cet arrêté royal par les arrêtés royaux des 24 juin 1845, 14 août et 11 décembre 1846. Ces arrêtés royaux ont été eux-mêmes abrogés par celui du 30 octobre 1851.

1852.

13 mai 1852. — *Arrêté royal et arrêté ministériel organisant la masse d'habillement de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes* (1).

14 décembre 1852. — *Loi qui réduit le droit de transit sur quelques marchandises.*

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE UNIQUE. Par dérogation à l'art. 7 de la loi du 6 août 1849 (*Moniteur* n° 224), les marchandises tarifées au poids et pour lesquelles l'unité servant de base au droit d'entrée est inférieure à 100 kilogrammes, sont admises en transit moyennant un droit de dix centimes par 100 kilogrammes.

1853.

8 juin 1853 (n° 278). — *Arrêté royal concernant le péage des marchandises transportées par le chemin de fer.* (*Moniteur* du 10 juin 1853.) (2).

ART. 1^{er}. Les petits paquets du poids de deux kilogrammes et

(1) La masse d'habillement pour le personnel de l'administration des chemins de fer avait été instituée dès le 31 mars 1840.

(2) En exécution de cet arrêté royal du 8 juin 1853, a paru le livret réglementaire portant la date du 1^{er} juillet 1853. Ce livret est divisé en quatre parties :

moins seront transportés à toute distance sur le chemin de fer au prix uniforme de cinquante centimes par colis, remise à domicile comprise.

Ceux dépassant ce poids jusqu'à 10 kilogrammes seront transportés aux prix et conditions suivantes :

0,03 par kilogramme et par zone de 7 1/2 lieues.

Cette taxe est appliquée par fraction indivisible de demi-kilogramme en arrondissant les taxes par demi-décime.

Minimum de taxe :

0,25 pour les 1^{re} et 2^e zones.

0,50 pour les 2^e et 3^e —

0,75 pour les zones suivantes.

Remise à domicile : 0,25 par expédition et par 100 kilogrammes.

Ces paquets seront expédiés à la vitesse des dépêches postales et par tous les convois indistinctement partant une demi-heure après l'inscription. Il seront remis à domicile dans les trois heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées.

Ce service pourra être successivement étendu en dehors du chemin de fer aux bureaux de perception de poste à désigner par Notre ministre des travaux publics.

ART. 2. Les expéditions de petites marchandises comportant plus de 10 kilogrammes, et jusqu'à 500 kilogrammes, ne seront admises au transport par les chemins de fer de l'État qu'aux prix et conditions du tarif n° 1 actuellement en vigueur.

Toutefois, la taxe fixe sera réduite à 0,40 centimes, et les bases seront appliquées de lieue en lieue.

Le minimum de taxe sera de 0,60 centimes.

Ces marchandises seront expédiées dans la journée de leur ac-

1^o Conditions réglementaires pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens (voir ci-après) ;

2^o Cent et douze tableaux indiquant les distances légales de cent et douze stations à toutes les autres stations du pays. Ces distances sont calculées par lieues légales ;

ception par les convois à désigner par l'administration, et elles seront remises à domicile dans les six heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées.

Les heures de départ et d'arrivée de ces marchandises seront affichées dans chaque station.

ainsi, par exemple, la distance légale de Bruxelles à Anvers est de 9 lieues; de Bruxelles à Liège elle est de 21 lieues. Le cadre de notre travail ne nous permet pas de donner ces cent et douze tableaux qui, réunis, forment un volume;

3° La classification des marchandises en trois classes (voir ci-après);

4° *Le Barème*, c'est-à-dire l'application des prix des divers tarifs à toutes les distances comprises entre une et cinquante-deux lieues; le parcours de 32 lieues étant le plus long qui puisse être effectué en Belgique. (Voir ce tableau ci-après.)

1° — Conditions réglementaires pour le transport des marchandises, finances, équipages, chevaux, bestiaux et chiens.

CHAPITRE 1^{er}. — *Marchandises.*

Le transport des marchandises s'effectue d'après les trois modes ci-après :

- A. Transports à grande vitesse (petits paquets);
- B. Transports accélérés (articles de messagerie);
- C. Transports à petite vitesse (articles de roulage).

Les transports à grande vitesse comprennent les colis du poids de 10 kilogrammes et moins, ainsi que les finances et tous les objets déclarés à la valeur.

L'expédition s'en fait par tous les convois indistinctement, partant une demi-heure après l'inscription.

Les transports accélérés comprennent les expéditions de marchandises de toute nature, du poids de plus de 10 kilogrammes, jusqu'à 500 kilogrammes inclusivement.

L'expédition s'en fait deux fois par jour au moins, de et pour les stations importantes, et une fois par jour, de et pour les stations secondaires et les haltes.

Un tableau affiché dans les bureaux des stations indique les heures d'expédition ainsi que les heures d'arrivée à destination.

Il est entendu que l'expédition des colis d'un poids supérieur, est admise par l'un des modes précités, A ou B, à la demande de l'expéditeur.

Les transports à petite vitesse comprennent toutes les marchandises formant des expéditions de plus de 500 kilogrammes.

Ces divers modes de transport sont régis par les dispositions suivantes :

§ 1^{er}. — GRANDE VITESSE (*petits paquets*). (Tarif n° 1.)

ART. 1^{er}. Les petits paquets, du poids de 2 kilogrammes et moins, sont transportés à toute distance sur le chemin de fer de l'État, au prix uniforme de 50 centimes par colis, remise à domicile comprise.

Toute lettre simple (c'est-à-dire pesant 10 grammes ou moins) peut également être expédiée au prix de 50 centimes.

ART. 2. Les colis pesant plus de 2 kilogrammes jusqu'à 10 kilogrammes, sont transportés aux prix indiqués au tarif n° 1.

ART. 3. Les expéditeurs auront la faculté de réclamer le transport des colis de tous poids aux prix et conditions indiqués aux art. 1 et 2 ci-dessus.

ART. 4. Les expéditions urgentes pourront, à la demande de l'expéditeur, être remises à domicile par exprès dans les com-

Les prix sont établis par fraction indivisible de demi-kilogramme, en arrondissant les taxes par demi-décime.

Lorsque l'expédition est composée de plusieurs colis, la taxe est appliquée pour chaque colis séparément.

ART. 3. Les expéditions au tarif n° 1 s'effectuent à la vitesse des dépêches postales et par tous les convois indistinctement partant une demi-heure après l'inscription. Ils sont remis à domicile dans les trois heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées (1).

ART. 4. Les expéditions urgentes de marchandises de *tout poids* ainsi que les lettres simples peuvent, à la demande de l'expéditeur, être remises à domicile PAR EXPRÈS, immédiatement après l'arrivée du convoi, dans toute commune où il existe une station du chemin de fer.

La taxe, dans ce cas, est double de la taxe du tarif n° 1.

Ces expéditions doivent toujours être affranchies.

§ II. — SERVICE ACCÉLÉRÉ (*articles de messagerie*). (Tarif n° 2.)

ART. 5. Le tarif n° 2 s'applique aux expéditions de marchandises d'un poids excédant 10 kilogrammes jusqu'à 500 kilogrammes.

ART. 6. Les prix sont appliqués par expédition (2) de 10 en 10 kilogrammes, toute fraction de dizaine comptant pour une dizaine complète. Toutefois, la taxe fixe est indivisible pour les expéditions de 100 kilogrammes et au-dessous.

ART. 7. Ces marchandises sont expédiées dans la journée de leur acceptation par les convois à désigner par l'administration, et elles sont remises à domicile dans les six heures de l'arrivée, les heures de nuit étant décomptées.

Les heures de départ et d'arrivée de ces marchandises sont affichées dans chaque station.

ART. 8. Les marchandises qui ne sont pas remises au bureau une heure avant le départ peuvent n'être acceptées que pour le départ suivant.

§ III. — DISPOSITIONS COMMUNES AUX TARIFS N° 1 ET 2.

ART. 9. Les expéditeurs ont la faculté de réclamer le transport des colis de tout poids aux prix et conditions des tarifs n° 1 et 2.

Toutefois, les colis encombrants ou d'un chargement difficile ne sont admis aux

(1) Les heures de nuit sont fixées comme il suit :

Du 1^{er} avril au 30 septembre, de 7 heures du soir à 7 heures du matin.

Du 1^{er} octobre au 31 mars, de 5 heures du soir à 8 heures du matin.

(2) On entend par expédition un ou plusieurs colis provenant d'un seul expéditeur à l'adresse d'un seul destinataire.

munes où il existe une station du chemin de fer, moyennant payement du double de la taxe des petits paquets.

ART. 5. Les marchandises ci-après dénommées restent seules comprises dans le tarif n° 3, savoir :

Briques, castine, coke, fumier, fonte brute, houille, mi-

convois de voyageurs que pour autant qu'ils ne soient pas de nature à entraver la marche de ces convois.

ART. 10. Le chargement et le déchargement des expéditions aux tarifs n° 1 et 2 sont effectués par les ouvriers de l'administration.

ART. 11. Les huîtres, le poisson frais et la levûre sont expédiés aux prix et conditions des tarifs n° 1 ou 2, à moins que l'expéditeur ne demande, sur la lettre de voiture, pour les poids supérieurs à 500 kilogrammes, l'application des prix et conditions du tarif n° 3 (*petite vitesse*). Ces produits, dans ce cas, sont taxés d'après la 1^{re} classe dudit tarif n° 3.

§ IV. — PETITE VITESSE (*articles de roulage*). (Tarif n° 3.)

ART. 12. Les marchandises d'un poids supérieur à 500 kilogrammes sont expédiées à petite vitesse et taxées au tarif n° 3. Elles sont divisées en trois classes conformément au tableau annexé au présent livret sous le n° IV.

Il est entendu que les expéditions comportant moins de 500 kilog. peuvent, à la demande de l'expéditeur, être également taxées au tarif n° 3 en payant pour 500 kilogrammes.

Dans ce cas elles sont soumises à toutes les conditions d'expédition dudit tarif n° 3 (*petite vitesse*).

ART. 13. Lorsqu'une même expédition au tarif n° 3 contient des marchandises de diverses classes, on applique au poids total le prix de la classe la plus élevée de celles auxquelles appartiennent les objets que renferme cette expédition.

ART. 14. Sauf le cas d'encombrement, les expéditions au tarif n° 3 sont rendues à destination dans les trois fois vingt-quatre heures de leur acceptation, et elles sont remises à domicile, le cas échéant, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée.

ART. 15. Les taxes du tarif n° 3 sont appliquées comme suit :

A. Pour la 1^{re} classe, par unité de 100 kilogrammes, en négligeant les fractions de cinq kilogrammes.

B. Pour les 2^e et 3^e classes, par charge complète de waggon (4,000 à 5,000 kilogrammes pour la 2^e classe et 5,000 kilogrammes pour la 3^e classe).

Les charges incomplètes sont taxées au prix de la 1^{re} classe ou d'une charge complète, si ce dernier prix est plus favorable à l'expéditeur.

Il en est de même des excédants de charge complète dépassant une tolérance de 500 kilog., mais seulement lorsqu'il y a lieu d'employer un waggon supplémentaire. Pour ces excédants la taxe est appliquée à partir de 100 kilogrammes.

Il est entendu que les excédants de moins de 500 kilog. sont taxés d'après le prix appliqué à l'expédition dont ils font partie.

ART. 16. Les marchandises en vrac ou non susceptibles d'être chargées avec d'au-

nerais, moellons, pavés, pierres brutes, terres et sable.

Toutes les autres marchandises du tarif n° 3 formeront une classe intermédiaire taxée à raison de 4 centimes par quintal-lieu pour frais variables.

Lorsque le transport des produits maintenus dans le tarif n° 3

tres, et qui sont désignées à l'art. 19, ne sont admises qu'aux prix de la charge complète, quel que soit le poids de l'expédition.

Cette dernière disposition est également applicable aux marchandises mentionnées au § 4 dudit article, lorsque le chargement et le déchargement sont faits par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire.

Art. 17. Lorsque le transport des produits rangés à la 3^e classe du tarif n° 3, exige l'emploi de waggons bachés ou fermés, il est taxé au tarif de la 2^e classe.

Art. 18. Pour les expéditions de plus de trois waggons, l'expéditeur est tenu de prendre inscription 48 heures au moins à l'avance. Un registre spécial est déposé à cet effet dans chaque station.

L'expéditeur est passible d'une amende de 3 francs par waggon, si la marchandise n'est pas rendue à la station de départ le jour convenu, l'administration pouvant en outre, dès lors, disposer du matériel.

La consignation de l'amende de cinq francs, par waggon, pourra être exigée au moment de l'inscription.

Art. 19. Le chargement et le déchargement (1) des articles de roulage sont effectués par les ouvriers et sous la direction des agents de l'administration.

Les ouvriers de l'expéditeur ou du destinataire pourront être admis à assister ou à coopérer à ces opérations.

Toutefois, le chargement et le déchargement des marchandises en vrac ou non susceptibles d'être chargées avec d'autres, telles que la houille, le coke, le sable, les terres, le sel brut, la castine, les minerais, les engrais, les briques, les tuiles, les pannes, les ardoises, les pavés, les pierres brutes et moellons, les fontes brutes, les perches, les grains et les pommes de terre non emballés, la chaux en vrac (2) ou en sacs, les os, les chiffons non emballés, et en général toutes les marchandises qui se chargent à la pelle, ainsi que les caisses et tonneaux ou colis vides autres que ceux en retour, ne sont pas obligatoires. Ces marchandises devront généralement être chargées et déchargées dans les stations, par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire, sous la surveillance des agents de l'Administration. — L'expédition doit en être faite *bureau restant*.

Les verres à vitres, les glaces, les porcelaines, faïences et gobeleteries en général,

(1) Le chargement consiste dans le transbordement des marchandises des voitures de l'expéditeur sur les waggons de l'Administration.

L'opération contraire constitue le déchargement.

(2) En attendant que des locaux convenables soient établis, pour le chargement et le déchargement de la chaux en vrac, dans les stations où la nécessité en serait reconnue, les transports de l'espèce ne seront admis que pour autant qu'il n'en puisse résulter d'inconvénients graves pour le service.

exigera l'emploi de waggons bâchés ou fermés, il sera taxé au tarif de la classe intermédiaire (4 c).

Il n'est rien innové à la tarification actuelle des produits en importation, en exportation et en transit.

ART. 6. Les frais fixes applicables aux trois classes de grosses

les pierres de taille, les sels minéraux, les cuirs, les céréales, graines et pommes de terres emballées, les poteries de terre, les chiffons emballés, l'alun, les tourteaux et les fontes ouvrees, présentés par charge de waggon, pourront être chargés par les soins et aux frais de l'expéditeur.

Le chargement par l'expéditeur entraîne l'obligation du déchargement et de la remise à domicile par les soins et aux frais du destinataire. — L'administration décline, dans ce cas, toute responsabilité du chef des avaries qui résulteraient du mauvais chargement ou déchargement.

ART. 20. Lorsque les opérations de chargement et de déchargement d'objets excédant le poids de 750 kilog. ne peuvent s'effectuer qu'au moyen de grues ou d'engins extraordinaires, il est perçu, outre la taxe ordinaire du chargement et du déchargement, une taxe de 5 centimes par 100 kilog. pour chaque opération.

ART. 21. Par rapport au volume, le chargement des waggons ne peut excéder les dimensions suivantes :

Largeur 2^m,70 au delà du tablier.

Hauteur 3^m,40 au dessus du niveau des rails.

La largeur du chargement ne pourra, sans autorisation expresse, dépasser 2^m,70. Lorsque la largeur ne sera que de 1^m,50, la hauteur du chargement pourra être portée à 4^m,10 au-dessus du niveau des rails.

ART. 22. Les chefs de station donnent aux destinataires avis de l'arrivée des marchandises expédiées bureau restant par bulletin remis affranchi à la poste, ou envoyé par exprès, au prix de 50 centimes par lieue, lorsque le destinataire en a fait la demande.

La marchandise doit être enlevée de la station 24 heures après la remise de l'avis.

Si le destinataire réside au delà des premières barrières, la marchandise doit être adressée à un commissionnaire ou correspondant de la localité. Dans ce cas, le temps accordé pour l'enlèvement de la marchandise compte à partir de la remise de l'avis au correspondant. Si la lettre de voiture n'indique pas de correspondant, le délai compte à partir de la remise de l'avis à la poste. Dans les moments d'affluence extraordinaire, le délai de 24 heures pourra être réduit à 6 : l'avis en fera mention. Passé le délai fixé, les taxes suivantes sont perçues, à titre d'indemnité, pour chômage forcé du matériel, dépôt ou emmagasinage des marchandises :

— Pour les marchandises non déchargées, 25 centimes par heure et par waggon ;

— Pour les marchandises déchargées mais non enlevées, 5 centimes par jour et par 100 kilog., sans que la taxe puisse être inférieure à 50 centimes.

En cas d'eucombement, l'administration se réserve en outre, de faire décharger ou camionner d'office la marchandise aux frais de l'expéditeur, et aux prix fixés dans le tarif, pour ces opérations.

marchandises seront établis comme suit :

- a. Expédition avec remise à domicile, par 100 kilog. 0 40
- b. Expédition de station à station, avec chargement et déchargement, par 100 kilogrammes 0 20
- c. Expédition de station à station, sans chargement ni

§ V. — TRANSPORT PAR ABBONNEMENT. (Tarif n° 3.)

ART. 23. Tout expéditeur ayant à effectuer consécutivement des expéditions d'une certaine importance, de marchandises appartenant au tarif, n° 3 (3^e classe), peut obtenir un abonnement aux prix indiqués au tarif et aux conditions ci-après, sans préjudice aux dispositions applicables aux transports en général :

A. Le nombre de waggons ne peut, sans autorisation spéciale de l'administration, excéder 10 par expéditeur ;

B. L'abonnement comprend une période de sept jours au moins ; les dimanches et jours fériés ne peuvent être décomptés ;

C. Le droit d'abonnement (5 fr. par jour et pour chaque waggon) est exigible par anticipation au moment et pour la durée de l'abonnement ;

D. Le chargement et le déchargement s'opèrent par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire ;

E. La charge du waggon est de 5000 kilogrammes ;

F. Les demandes d'abonnement doivent être faites par écrit ; elle sont immédiatement consignées dans un registre d'inscription ;

G. L'expédition et le renvoi des waggons loués ont lieu par le premier convoi de marchandises partant après le chargement ou le déchargement ;

H. Tout waggon retenu par abonnement doit être garni d'une plaque en métal ou en bois, à fournir par l'expéditeur, et portant son nom et son domicile.

§ VI. — TRANSPORT DES MEUBLES AU MOYEN DE TAPISSIÈRES.

ART. 24. L'emploi des tapissières ou voitures à déménagement est réglé comme suit :

A. Le chargement et le déchargement des tapissières à domicile se font par les soins et aux frais de l'expéditeur et du destinataire. Toutefois, si les intéressés le désirent, ces opérations peuvent se faire sous leur direction, par les ouvriers de l'administration, au prix de 2 francs pour chaque opération.

B. Le prix du transport est établi aux conditions de la 1^{re} classe du tarif n° 3, sans que la taxe puisse être inférieure à celle de 4,500 kilog.

C. La prise et la remise à domicile se font par les soins de l'entrepreneur du camionnage, au prix de 3 francs, pour chaque opération, qui lui est payé directement par les intéressés. Il est entendu que ceux-ci conservent la faculté de se servir de tout autre intermédiaire, ou de leurs propres chevaux.

D. Il est loisible à l'expéditeur de charger d'autres objets sur le même waggon, afin de compléter, le cas échéant, le poids de 4,500 kilog., y compris celui de la tapissière. Les prix ordinaires du camionnage sont appliqués à ces chargements complémentaires.

E. Lorsque les intéressés en font la demande, les tapissières peuvent transporter

déchargement, par 100 kilogrammes. 0 40

d. Inscription et délivrance du bulletin, par expédition. 0 20

Cette taxe sera appliquée aux bulletins d'expéditions de finances, d'équipages, de chevaux et de bestiaux.

ART. 7. Lorsque les opérations de chargement et de déchargement d'objets excédant le poids de 750 kilog., exigeront l'emploi

les meubles jusqu'à destination définitive au delà du chemin de fer. Dans ce cas, il est payé, à titre de location, une redevance de 5 francs par jour, à partir du moment où cette voiture a été remise à la station de destination, jusqu'à son retour à cette station.

Le charriage en dehors du chemin de fer se fait aux frais, risques et périls de l'expéditeur : il est responsable des dégradations qui peuvent survenir à la voiture pendant le trajet.

CHAP. II. — Finances. (Tarif n° 4.)

ART. 25. Les finances, papiers, métaux précieux et bijoux sont transportés aux prix et conditions du tarif n° 4.

L'application de ce tarif aux objets spécifiés ci-dessus est obligatoire. Leur expédition sous une fausse dénomination est considérée comme fraude.

Toute autre espèce de marchandises précieuses peut être expédiée aux prix et conditions de ce tarif moyennant déclaration de sa valeur.

ART. 26. La taxe est appliquée par 1,000 fr., toute fraction inférieure à ce chiffre étant comptée comme 1,000 fr.

ART. 27. Dans le cas où la taxe du tarif des finances est inférieure à celle des tarifs nos 1 et 2, calculée à raison du poids, cette dernière est toujours appliquée.

ART. 28. Pour être admis au transport, les articles déclarés à la valeur doivent être soigneusement emballés, cachetés et porter l'adresse du destinataire.

Les articles finances doivent être renfermés dans des sacs, barils ou paquets ficelés et cachetés.

Dans les deux cas, le contenu et la valeur doivent être déclarés sur l'adresse et sur la lettre de voiture, laquelle doit porter, en outre, une empreinte de cire à cacheter parfaitement semblable à celle qui se trouve sur les colis, sacs, barils ou paquets.

Lorsque l'emballage présente des défauts, les agents de l'administration sont tenus, sur la demande expresse de l'expéditeur, d'y porter remède; dans ce cas mention signée par l'expéditeur doit en être faite sur la feuille de route.

ART. 29. Tout article de finances ou déclaré à la valeur est expédié par le plus prochain train de voyageurs partant dans la journée, pourvu qu'il soit inscrit une demi-heure avant le départ. Les espèces ou valeurs sont pesées avec la plus grande exactitude et leur poids est inscrit sur l'adresse et sur la feuille de route.

ART. 30. Les expéditions urgentes d'articles de finances ou déclarés à la valeur peuvent, à la demande de l'expéditeur, être remises à domicile par express, immédiatement après l'arrivée du convoi, dans les localités où le camionnage du chemin de fer est organisé (art. 32).

Dans ce cas la taxe est double de celle du tarif n° 4.

Ces expéditions peuvent être acceptées en port perçu ou en port à recevoir.

de grues ou engins extraordinaires, il sera perçu une taxe supplémentaire de cinq centimes par 100 kilog. pour chaque opération.

ART. 8. Les taxes du tarif des grosses marchandises seront appliquées comme suit :

a. Pour la première classe, par unité de 100 kilogrammes en négligeant les fractions de 5 kilogrammes.

CHAP. III. — *Prise et remise à domicile.*

ART. 31. La prise et la remise à domicile s'appliquent aux marchandises en général ainsi qu'aux expéditions de finances.

Toutefois l'administration ne se charge pas de ces opérations pour les marchandises mentionnées à l'art. 19, et dont le chargement et le déchargement ne sont pas obligatoires.

ART. 32. L'administration fait opérer la prise et la remise à domicile par ses agents, aux prix indiqués au tarif, dans les stations où le camionnage est organisé (1), mais seulement dans l'intérieur des villes et dans la banlieue jusqu'en deçà des premières barrières.

ART. 33. La prise à domicile doit être demandée 24 heures à l'avance, soit par bordereau, soit par lettre non cachetée mise à la poste à l'adresse du chef de station. Ces bordereaux ou lettres jouissent de la franchise de port. Ils doivent indiquer d'une manière bien précise l'adresse de l'expéditeur.

ART. 34. La taxe de la prise à domicile est toujours perçue pour les expéditions du tarif n° 3, lorsqu'elles sont remises dans les bureaux établis à l'intérieur des villes.

ART. 35. La remise à domicile a lieu dans les délais indiqués aux art. 3, 7 et 14, pourvu que les formalités de douane et d'octroi ne s'y opposent pas.

ART. 36. La remise à domicile est toujours perçue pour les expéditions faites aux tarifs n° 1, 2 et 4.

CHAP. IV. — *Équipages.* (Tarif n° 3.)

ART. 37. Le tarif n° 3 s'applique aux équipages à transporter par premier convoi de voyageurs (ceux de grande vitesse exceptés).

Les prix comprennent le chargement et le déchargement.

Il n'est fait aucune distinction entre les voitures à 2 et à 4 roues, à un ou deux fonds.

(1) Ces stations sont les suivantes :

Bruxelles,	Termonde,	Ath,
Malines,	Alost,	Braine-le-Comte,
Anvers,	Gand,	Soignies,
Louvain,	Bruges,	Mons,
Tirlemont,	Ostende,	Gosselies,
Saint-Trond,	Courtrai,	Charleroy,
Hesselt,	Mouscron,	Châtelineau,
Liège,	Tournay,	Namur.
Verviers,	Leuze,	

b. Pour la deuxième et la troisième classe, par charge complète de wagon (4,000 à 5,000 kil. pour la deuxième classe; 5,000 kil. pour la troisième classe), les excédants au delà de 500 kil., de même que les charges incomplètes, devant payer le prix de la première classe ou le prix d'une charge complète.

Sauf le cas d'encombrement, les grosses marchandises seront

Les équipages doivent être rendus à la station une demi-heure au moins avant le départ.

ART. 38. Les voyageurs transportés dans leurs équipages, sont astreints au payement d'un coupon de 1^{re} classe.

S'ils se placent dans les voitures du convoi, ils payent conformément au tarif des voyageurs.

ART. 39. Les équipages accompagnés de voyageurs pour une destination au delà de Bruxelles, ne sont inscrits que jusqu'à cette destination.

ART. 40. Les équipages peuvent être transportés par convois de marchandises ou mixtes aux prix et conditions de la 1^{re} classe du tarif n° 3, sans que la taxe puisse être inférieure à celle de 4,500 kilogrammes par wagon.

Dans ce cas, les équipages ne peuvent être chargés de bagages d'aucune espèce, ni d'un matériel quelconque autre que celui appartenant à la voiture.

CHAP. V. — Chevaux, bestiaux et chiens. (Tarif n° 6.)

ART. 41. Les animaux sont, au gré de l'expéditeur, transportés soit par les trains ordinaires de voyageurs (ceux de grande vitesse exceptés), soit par trains mixtes ou de marchandises.

Ces deux modes d'expédition sont nommés respectivement transports à grande vitesse et transport à petite vitesse. Ils sont réglés par le tarif n° 6, qui comprend les frais de chargement et de déchargement.

ART. 42. Les transports à grande vitesse ne sont admis que par charge complète de wagon. Ceux à petite vitesse se divisent en trois catégories, savoir :

1^{re} catégorie. Un cheval, — un ou deux bœufs ou vaches, — un à cinq porcs ou veaux, — un à dix moutons.

2^e catégorie. Deux chevaux, trois ou quatre bœufs ou vaches, — six à dix porcs ou veaux, — onze à vingt moutons.

3^e catégorie. Trois chevaux, — cinq ou six bœufs ou vaches, — un wagon de petit bétail.

ART. 43. Lorsque les transports de chevaux ou de gros bétail comportent la charge de 10 wagons, au minimum, pour une même destination, ils peuvent être expédiés, par convoi spécial, aux prix de la petite vitesse, pourvu que la demande en soit faite à l'administration deux jours à l'avance.

ART. 44. Les chevaux et le bétail doivent être présentés au moins une demi-heure avant le départ et être accompagnés d'un conducteur.

Les transports extraordinaires et présentant quelque importance doivent toujours être demandés 24 heures d'avance.

Dans les stations intermédiaires, ce dernier délai est de rigueur pour les transports de l'espèce, quelle qu'en soit l'importance.

rendues à destination au plus tard dans les trois fois vingt-quatre heures de leur acceptation et elles seront remises à domicile, le cas échéant, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée.

ART. 9. Les expéditions dont le volume présente un poids moindre que celui correspondant à 200 kilog. par mètre cube, seront taxées d'après leur volume. Le prix de transport sera perçu

ART. 45. Les conducteurs de chevaux et de bétail ne payent leur place qu'au retour.

Il n'est admis qu'un conducteur par expédition ou par waggon.

ART. 46. Le petit bétail présenté au transport dans des paniers ou sacs convenablement fermés, peut être expédié, pour autant que le poids du colis ne dépasse par 100 kilog., aux prix et conditions du tarif n° 2 des marchandises. Toutefois l'administration ne se charge pas de la remise à domicile de ces expéditions.

ART. 47. Les chiens accompagnant les voyageurs payent, quelque soit leur taille, le prix de la 5^e classe du tarif des voyageurs.

CHAP. VI. — *Transports exceptionnels.*

ART. 48. Des réductions de prix jusqu'à concurrence de 50 p. c. au maximum peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles ou en vue d'un accroissement de produits.

Toute demande, présentée dans ce but, doit être adressée à l'administration au moins quinze jours avant celui fixé pour le transport.

ART. 49. Les houilles destinées à servir de lest aux navires de mer sont transportées à raison de 20 centimes par tonneau et par lieue de parcours.

Les dispositions de l'art. 80 sont applicables à ces transports (1).

ART. 50. Les colis vides, en retour, sont toujours taxés au poids réel à la 1^{re} classe du tarif n° 3.

A partir de 100 kilogr., la taxe est appliquée par dixièmes de 10 en 10 kilogr. Ces colis ne peuvent être transportés que par les trains de marchandises, à moins que l'expéditeur ne demande sur la lettre de voiture l'application du tarif n° 1 ou 2.

Les colis vides en retour ne sont admis comme tels que lorsque l'expéditeur produit un bon du chef de la station de destination constatant qu'ils ont réellement servi à des expéditions de marchandises par le chemin de fer.

Les lettres de voiture doivent signaler le bon ou le mauvais état de ces colis.

CHAP. VII. — *Conditions générales.*

ART. 51. Pour les marchandises à expédier aux tarifs nos 1 et 2, les bureaux sont ouverts une demi-heure avant le départ du 1^{er} convoi et fermés une demi-heure avant le départ du dernier.

Pour les marchandises de petite vitesse, les bureaux sont ouverts dans les stations principales, du 1^{er} avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, et du 1^{er} octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir.

Dans les stations intermédiaires et dans les haltes, les marchandises ne sont ac-

(1) Cet article est abrogé.

dans la proportion susindiquée de 200 kil. par mètre cube, sans que la taxe puisse dépasser celle fixée pour une charge de 3,000 kil.

Il est fait exception à la disposition ci-dessus, en faveur des colis vides en retour, qui sont taxés au poids réel.

L'administration pourra toujours appliquer, à son choix, la taxe au poids réel ou la taxe au volume.

ceptées au transport que pour les convois qui y font arrêt. Les jours et heures d'arrêt des convois sont indiqués par des tableaux affichés dans lesdites stations et haltes.

Art. 52. Dans les haltes ou stations dépourvues d'une voie d'évitement, l'administration n'est provisoirement pas tenue d'accepter au transport des expéditions pesant plus de 500 kilog., ou qui exigent le stationnement d'un waggon sur la voie principale.

Art. 53. Toute inscription de marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux est constatée par un bulletin délivré à l'expéditeur ou par un reçu donné sur le registre de ce dernier.

Le droit d'enregistrement (20 centimes) est perçu séparément pour les articles de roulage, les finances, équipages, chevaux et bestiaux.

Le destinataire est tenu de donner reçu des expéditions de marchandises et de finances sur le registre de factage ou sur l'avis d'arrivée.

Art. 54. Les expéditions dont le volume présente un poids moindre que celui correspondant à 200 kilog. par mètre cube (soit 50 kilogr. pour un quart de mètre cube) sont taxées d'après leur volume; le prix de transport est perçu dans la proportion de 200 kilog. par mètre cube, sans que la taxe, par waggon, puisse dépasser celle fixée pour une charge de 3,000 kilog.

Les marchandises encombrantes, dont les dimensions ne peuvent être déterminées au cubage, ou qui occupent exclusivement une partie du waggon, payent le double de la taxe au poids réel, ou le cube de la place occupée dans le waggon jusqu'à l'impériale.

Les petits colis encombrants sont généralement taxés au double du poids réel, à moins qu'il ne s'agisse de transports très-volumineux.

L'administration peut toujours appliquer la taxe au poids ou la taxe au volume.

Art. 55. Tout paquet, colis ou ballot, doit être convenablement emballé et porter une marque ou une adresse bien lisible.

Les objets présentés au transport dans des conditions d'emballage insuffisantes, doivent être refusés ou n'être acceptés que moyennant une déclaration écrite de non-responsabilité pour l'administration, et pour autant qu'ils ne puissent occasionner aucun dommage aux marchandises avec lesquelles ils seraient en contact.

Art. 56. Les marchandises de toute nature en destination d'une localité où il existe des octrois, doivent être accompagnées d'une adresse ou d'une déclaration signée par l'expéditeur et indiquant le contenu.

Les agents aux marchandises sont tenus d'exiger des expéditeurs cette déclaration, et au besoin de la rédiger pour eux.

Toute omission ou fausse déclaration expose l'expéditeur à des amendes et à des pénalités dont l'application est, le cas échéant, poursuivie devant les tribunaux.

Art. 57. Les marchandises expédiées au tarif n° 3, ainsi que les articles de finances

Les marchandises encombrantes, dont les dimensions ne peuvent être déterminées au cubage, payent le double de la taxe au poids réel.

ART. 10. Tout transport d'objets nécessitant l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, payera pour la charge entière du ou des waggons employés, quel que soit le poids de la marchandise.

ART. 11. Les huîtres, le poisson frais et la levûre seront expé-

doivent être accompagnés d'une lettre de voiture ou bordereau d'expédition indiquant exactement le poids et la nature de l'expédition.

Ces indications servent au règlement de l'indemnité en cas de perte, d'avarie ou de manquant.

Chaque lettre de voiture compose une expédition et ne peut concerner qu'un seul destinataire.

Lorsque les expéditions ont lieu pour l'étranger, ou à l'intérieur pour une destination au delà du chemin de fer, les lettres de voiture doivent désigner dans la localité de la station de destination, le commissionnaire ou le correspondant auquel la marchandise doit être remise.

Les lettres de voiture, accompagnant des expéditions circulant sur les chemins de fer de l'État et des compagnies, en ce qui concerne les transports mixtes, ne sont pas soumises à la formalité du timbre.

Le timbre est de rigueur quand l'expédition est adressée soit à l'étranger, soit à une localité située en dehors des chemins de fer. Dans ce cas, l'absence d'une lettre de voiture timbrée, donne lieu à l'amende comminée par la loi sur la matière.

Les expéditions de petites marchandises doivent également être accompagnées d'une lettre de voiture lorsqu'elles sont composées de plus de trois colis et qu'elles comportent un poids de plus de 100 kilog.

Dans ce cas, les dispositions qui précèdent leur sont de tous points applicables.

ART. 58. Pour les marchandises en vrac, qui sont chargées par les soins de l'expéditeur, les lettres de voiture ne peuvent renseigner que le poids global de l'expédition, à moins que l'expéditeur ne déclare sur ce document qu'il relève l'administration de la responsabilité quant au nombre des objets.

ART. 59. En cas de perte des colis expédiés aux tarifs nos 1 et 2, sans lettre de voiture ou non déclarés à la valeur, l'indemnité à payer éventuellement par l'Administration est calculée à raison de 4 francs par chaque kilogramme manquant.

ART. 60. Les déboursés ne sont pas obligatoires.

Les articles chargés de déboursés ne sont reçus que pour autant qu'il soit bien constaté que la valeur dépasse le montant de ces déboursés et de la taxe à percevoir pour ces transports.

Aucun déboursé ne peut avoir lieu sur des articles sujets à détérioration.

Les déboursés et avances de plus de 5 francs sont assujettis à une taxe de un quart pour cent, calculée de 10 en 10 francs, sans que cette taxe puisse être inférieure à 25 centimes. Il en est de même des remboursements.

Toute avance faite pour déboursés, doit être justifiée par une quittance de l'expéditeur, laquelle est jointe à la souche de la feuille de route.

Les objets à remettre à destination contre remboursement doivent être accompagnés d'une déclaration ou d'une facture en règle.

diés aux prix et conditions du transport des petits paquets et des petites marchandises, à moins que l'expéditeur ne demande, pour les poids supérieurs à 500 kilogrammes, l'application des prix et conditions du tarif des grosses marchandises.

Ces produits seront, de même que les poissons secs ou salés, rangés dans la première classe des grosses marchandises.

ART. 61. Les marchandises sont expédiées en port perçu ou en port à recevoir. Toutefois les articles sujets à détérioration ou sans valeur ainsi que les expéditions urgentes (art. 4) ne sont admis qu'en port perçu.

ART. 62. En cas de refus de la part du destinataire ou lorsque le destinataire est inconnu, les articles sujets à détérioration ou à corruption, peuvent être vendus au profit de qui de droit. Il en est dressé procès-verbal.

Le transport en retour de tout objet refusé par le destinataire et qui ne tombe pas sous l'application du paragraphe précédent, est assujéti à la taxe.

ART. 63. Tout transport nécessitant l'emploi d'un ou de plusieurs waggons paye pour la charge entière du ou des waggons employés, quel que soit le poids de l'expédition.

Pour les marchandises de la première classe du tarif n° 3, la charge est considérée comme complète à partir de 4,000 kilog.

Le transport d'objets dangereux ou de grande dimension, nécessitant l'emploi d'un matériel spécial, n'est pas obligatoire.

Les prix et conditions de transport ainsi que de la prise et de la remise à domicile, si l'administration s'en charge, sont réglés de gré à gré en prenant pour base le tarif n° 2.

ART. 64. Le transport par convoi de voyageurs de matières inflammables ou de colis dont l'enveloppe peut occasionner un incendie, est défendu.

Les cotons en laine, les étoupes et autres marchandises analogues, les allumettes phosphoriques, les liquides alcooliques, tels qu'eaux-de-vie, essences, vernis, ne seront en conséquence pas admis à ces convois.

Ces matières, qui d'ailleurs doivent être soigneusement emballées, ne peuvent être transportées que par les convois à petite vitesse et au moyen de voitures spéciales placées à l'arrière du convoi immédiatement avant le wagon à frein.

Les liquides alcooliques, essences, vernis et produits chimiques en général, ne sont admis au transport par charge incomplète que le jeudi de chaque semaine, au prix et conditions du tarif n° 3 (1^{re} classe).

ART. 65. Le transport de la poudre à tirer, de la paille et du foin en bottes ou en tas, ne peut avoir lieu d'aucune manière.

ART. 66. Si l'administration a lieu de présumer une fraude ou la présence de matières nuisibles ou dangereuses non déclarées telles, elle peut exiger l'ouverture des colis ou en refuser le transport.

Toute fausse déclaration est punie des peines comminées par les lois sur la matière.

L'expéditeur est responsable de toute fraude reconnue avant ou après l'expédition.

En cas d'accident il en supporte toutes les conséquences.

Le procès-verbal de contravention, dressé par le chef de station, est immédiatement transmis au procureur du roi.

ART. 42. Les déboursés et avances de plus de 5 francs sont assujettis à une taxe de 1/4 p. c. sans que cette taxe puisse être inférieure à 25 centimes. Il en est de même des remboursements payés sur avis.

ART. 43. Toute lettre simple pourra être expédiée par le chemin de fer de l'État aux prix et conditions des petits paquets.

ART. 67. En cas de fausse déclaration sur le poids ou la nature de la marchandise, reconnue avant ou après l'expédition, l'administration se réserve le droit de percevoir le prix du tarif n° 1.

ART. 68. L'administration décline toute responsabilité à l'égard des avaries :

1° Lorsqu'elles n'ont pas été constatées à l'arrivée de la marchandise et avant son acceptation ou son enlèvement par le destinataire, ou 24 heures après réception de l'avis d'arrivée, ou bien lorsque la marchandise a été refusée (1).

2° Lorsque les caisses ou emballages ne présentent pas extérieurement des traces de bris ou de mouillure.

Elle ne répond pas des freintes, déchets ou coulages ordinaires inhérents à la nature des marchandises, ni de la rouille, ni des avaries survenues aux pierres de taille.

ART. 69. Les lettres de voiture ne sont reconnues par l'administration, que lorsqu'elles portent le timbre du bureau d'expédition ou la signature du chef de station ou de son délégué.

ART. 70. La responsabilité de l'Administration cesse :

1° A l'égard des objets qu'elle s'est chargée de remettre à domicile, — au moment où cette remise est constatée par le registre de factage ;

2° A l'égard des marchandises adressées bureau restant, — immédiatement après leur enlèvement constaté par le reçu du destinataire, ou leur remise à domicile effectuée d'office en vertu de l'article 22.

3° A l'égard des marchandises destinées pour un point au delà du chemin de fer, — au moment de la remise au commissionnaire qui continue le transport.

ART. 71. Toute réclamation ayant pour objet une surtaxe, une perte ou une avarie, doit être immédiatement adressée, par écrit, au chef de station, qui doit en donner connaissance à l'administration, tout en commençant sans délai l'instruction de l'affaire.

Tout recours à l'administration, contre la décision du chef de station, est considéré comme non avenu s'il n'a pas lieu dans la quinzaine.

ART. 72. Les objets trouvés dans les voitures du chemin de fer, sur la route, dans les stations et leurs dépendances, comme aussi les colis qui restent déposés dans les bureaux de l'administration pendant plus de six mois, sont vendus au profit du trésor, et à l'intervention des agents de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

ART. 73. Les transports sur les voies de raccordement qui relie des établissements industriels au railway de l'État, ne peuvent avoir lieu qu'en vertu de conventions particulières à conclure entre ces établissements et le département des travaux publics.

(1) Le chef de station dressera procès-verbal du refus d'acceptation par le destinataire.

ART. 14. Notre ministre des travaux publics est autorisé, dans des circonstances spéciales exceptionnelles ou en vue d'un accroissement de produits, à accorder des réductions qui ne pourront excéder 50 p. c.

Il rendra compte annuellement à la législature de l'usage qu'il aura fait de cette faculté.

ART. 74. Il est sévèrement défendu aux employés et ouvriers de l'administration, de recevoir ou de compter, sous quelque prétexte que ce soit, d'autres frais que ceux prévus par le présent règlement.

ART. 75. Les prix fixés pour les diverses espèces de transport ne comprennent ni les droits d'octroi et de douane, ni les frais résultant des déclarations en douane.

Les sommes déboursées de ce chef par l'administration, sont portées en compte séparément au destinataire.

Les frais de douane et d'octroi, ainsi que les amendes encourues du chef de déclarations inexactes ou incomplètes, tant en ce qui concerne la douane que l'octroi, restent à charge de l'expéditeur et de la marchandise, qui en répondent vis-à-vis de l'administration.

ART. 76. Les documents en douane levés, soit par les agents de l'administration sur les indications de l'expéditeur, soit par les expéditeurs eux-mêmes, doivent être parfaitement en règle; ils doivent être renseignés sur la lettre de voiture et consignés au registre d'inscription du bureau de départ.

L'administration décline toute responsabilité quant à l'exactitude de ces documents.

ART. 77. Les agents de l'administration, préposés au service des marchandises, sont tenus de donner aux expéditeurs toutes les explications désirables, et de leur faciliter, autant que possible, l'accomplissement des formalités à remplir.

Ils doivent au besoin rédiger les déclarations en douane, lever les acquits de sortie et remédier au mauvais conditionnement des petits colis.

Le remboursement des frais de levée des acquits de sortie est fixé à fr. 0 50 c. par expédition.

CHAP. VIII. — *Relations internationales.*

IMPORTATION, TRANSIT ET EXPORTATION.

ART. 78. Les expéditions internationales continuent provisoirement à être soumises aux prix et conditions des tarifs résultant des conventions existantes.

ART. 79. Pour les autres transports en exportation, les marchandises à taxer au tarif n° 3, 1^{re} et 2^e classes, jouissent du bénéfice accordé par la 3^e classe du même tarif.

Toutefois, la taxe est appliquée de 100 en 100 kilogr. (à partir de 100 kilogr.) au lieu de l'être par charge complète de waggon (1).

ART. 80. Pour les expéditions comprises dans l'article qui précède, l'expéditeur paye au départ le prix ordinaire du tarif, et n'est remboursé de la différence qu'en échange du double de la feuille de route ou du bordereau d'expédition dûment déchargé par la douane. Ce document doit être présenté au chef de station, endéans les

(1) Cet article est abrogé.

ART. 15. Les dispositions actuelles auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté, resteront en vigueur.

ART. 16. Notre ministre des travaux publics est chargé d'assurer l'exécution du présent arrêté, dont les dispositions prendront cours à dater du 1^{er} juillet 1853.

quatre mois de la date de l'expédition. Ce délai expiré, la somme tenue en réserve sera versée au profit du trésor (1).

ART. 81. Les marchandises importées en Belgique, doivent être accompagnées de déclarations rédigées en français. Ces pièces sont dressées en double expédition, pour les transports en transit direct ou sur entrepôt.

3^o — Classification des marchandises.

Première classe.

La première classe comprend toutes les marchandises non désignées dans les deux autres classes.

2^e classe.

Alquifoux. — Alun. — Antimoine. — Argile et terres plastiques. — Asphalte. — Avoine. — Bandages de roues. — Bitume. — Blanc de zinc. — Bois à brûler. — Bois de construction (y compris les bois sciés en planches). — Bois de houillère — Bois de noyer en madriers. — Billes en fer et en bois. — Brai. — Carreaux en terre cuite, en pierre de Basècles et autres. — Céruse. — Chaux. — Chevrons. — Chiffons. — Cendres de mer. — Ciment. — Clavettes pour rails. — Clous. — Coins en bois de chêne. — Cordages vieux. — Cornes non ouvrées. — Couperose. — Coussinets. — Craie. — Cuivre non ouvré. — Dégras de peaux. — Drèche. — Émeri. — Engrais non désignés à la 3^e classe. — Épeautre. — Escourgeon. — Farines en générale. — Fécule indigène. — Fers en barres, battus, laminés ou étirés. — Fèves et féveroles. — Fil de fer. — Froment. — Graines oléagineuses. — Laiton en saumon. — Légumes secs. — Limaille. — Litharge. — Locomotives montées. — Madriers. — Manganèse. — Marbres en blocs ou en tranches scellées. — Marne. — Merrains. — Meules. — Meulrières. — Mine de plomb. — Mitraille. — Minium. — Nitrate et cristaux de soude. — Noir animal. — Ocre. — Orge. — Os concassés. — Pannes. — Perches. — Pierres de taille. — Plâtre. — Plomb en saumon. — Pommes de terre. — Rails. — Sarrasin. — Seigle. — Semences de fourrage et autres. — Sel brut. — Sels de soude et de potasse. — Son et déchets de farine. — Soufre. — Soude. — Sulfates de fer et autres. — Suie. — Tôles. — Tourteaux. — Tuiles. — Tuyaux en terre cuite pour drainage. — Trass. — Verres cassés. — Verres à vitres en caisse. — Voitures roulant sur leurs essieux. — Zinc en saumon et en plaques.

3^e classe (2).

Briques. — Castine. — Coke. — Fumier. — Fonte brute. — Houille. — Minerais. — Mollons. — Pavés. — Pierres brutes. — Sable. — Terres.

(1) Cet article est abrogé.

(2) Lorsque le transport des produits de cette classe exige l'emploi de waggon bâchés ou fermés, ils sont taxés à la 2^e classe.

DISTANCES LÉGALES.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. ARTICLES DE MESSAGERIE.		TARIF N° 3. ARTICLES DE ROULAGE.			ARROSEMENT. Prix par wagon de 5,000 kil.	FINANCES. — TARIF N° 4. Par 1,000 francs.	ÉQUIPAGES. — TARIF N° 5. Par voiture.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.			
	2 kil. et au-dessous.	de 2 à 10 kil. et plus.		de 10 à 500 kil. et plus.	500 kil. et plus. Prix par 100 kilogr.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.				GRANDE VITESSE. Par wagon.			
		Prix par 1/2 kil.	Minimum par expédition.									Prix par 10 kil.	Minimum par expédition.	1 ^{re} catégorie.	2 ^e catégorie.
	(1)														
1	» 25	» 01½	» 25	» 01	» 40	» 15	» 14	» 13	1 50	» 25	9 »	8 »	3 60	5 40	7 20
2	» 25	» 01½	» 25	» 02	» 40	» 20	» 18	» 16	3 »	» 25	12 »	10 »	4 20	6 30	8 40
3	» 25	» 01½	» 25	» 03	» 40	» 25	» 22	» 19	4 50	» 25	15 »	12 »	4 80	7 20	9 60
4	» 25	» 01½	» 25	» 04	» 40	» 30	» 26	» 22	6 »	» 25	18 »	14 »	5 40	8 10	10 80
5	» 25	» 01½	» 25	» 05	» 40	» 35	» 30	» 25	7 50	» 25	21 »	16 »	6 »	9 »	12 »
6	» 25	» 01½	» 25	» 06	» 40	» 40	» 34	» 28	9 »	» 30	24 »	18 »	6 60	9 90	13 20
7	» 25	» 01½	» 25	» 07	» 40	» 45	» 38	» 31	10 50	» 30	27 »	20 »	7 20	10 80	14 40
8	» 25	» 03	» 25	» 03	» 40	» 50	» 42	» 34	12 »	» 30	30 »	22 »	7 80	11 70	15 60
9	» 25	» 03	» 25	» 09	» 40	» 55	» 46	» 37	13 50	» 30	33 »	24 »	8 40	12 60	16 80
10	» 25	» 03	» 25	» 10	» 40	» 60	» 50	» 40	15 »	» 30	36 »	26 »	9 »	13 50	18 »
11	» 25	» 03	» 25	» 11	» 40	» 65	» 54	» 43	16 50	» 35	39 »	28 »	9 60	14 40	19 20
12	» 25	» 03	» 25	» 12	» 40	» 70	» 58	» 46	18 »	» 35	42 »	30 »	10 20	15 30	20 40
13	» 25	» 03	» 25	» 13	» 40	» 75	» 62	» 49	19 50	» 35	45 »	32 »	10 80	16 20	21 60
14	» 25	» 03	» 25	» 14	» 40	» 80	» 66	» 52	21 »	» 35	48 »	34 »	11 40	17 10	22 80
15	» 25	» 03	» 25	» 15	» 40	» 85	» 70	» 55	22 50	» 35	51 »	36 »	12 »	18 »	24 »
16	» 25	» 04½	» 50	» 16	» 40	» 90	» 74	» 58	24 »	» 40	54 »	38 »	12 60	18 90	25 20
17	» 25	» 04½	» 50	» 17	» 40	» 95	» 78	» 61	25 50	» 40	57 »	40 »	13 20	19 80	26 40
18	» 25	» 04½	» 50	» 18	» 40	1 »	» 82	» 64	27 »	» 40	60 »	42 »	13 80	20 70	27 60
19	» 25	» 04½	» 50	» 19	» 40	1 05	» 86	» 67	28 50	» 40	63 »	44 »	14 40	21 60	28 80
20	» 25	» 04½	» 50	» 20	» 40	1 10	» 90	» 70	30 »	» 40	66 »	46 »	15 »	22 50	30 »
21	» 25	» 04½	» 50	» 21	» 40	1 15	» 94	» 73	31 50	» 45	69 »	48 »	15 60	23 40	31 20
22	» 25	» 04½	» 50	» 22	» 40	1 20	» 98	» 76	33 »	» 45	72 »	50 »	16 20	24 30	32 40
23	» 25	» 06	» 50	» 23	» 40	1 25	1 02	» 79	34 50	» 45	75 »	52 »	16 80	25 20	33 60
24	» 25	» 06	» 50	» 24	» 40	1 30	1 06	» 82	36 »	» 45	78 »	54 »	17 40	26 10	34 80
25	» 25	» 06	» 50	» 25	» 40	1 35	1 10	» 85	37 50	» 45	81 »	56 »	18 »	27 »	36 »
26	» 25	» 06	» 50	» 26	» 40	1 40	1 14	» 88	39 »	» 50	84 »	58 »	18 60	27 90	37 20

(1) On ajoute à ces prix une taxe fixe de 20 cent. par expédition, applicable par dixième de 10 en 10 kil. à partir

FRAIS

Les prix indiqués ci-dessus ne comprennent que les frais de transport de station à

Enregistrement, par expédition (Obligatoire)	
Prise à domicile, par expédition et par 100 kilogr. ou par 1,000 francs	
Remise à domicile, id. id.	
Chargement et déchargement, id.	
Engins extraordinaires, id.	
Droit d'abonnement, par jour et par wagon	

N.B. Les frais de remise à domicile sont toujours perçus pour les expéditions

DISTANCES LÉGALES.	TARIF N° 1. PETITS PAQUETS.			TARIF N° 2. ARTICLES DE MESSAGERIE.		TARIF N° 3. ARTICLES DE ROULAGE.				FINANCES. — TARIF N° 4. Par 1,000 francs.	ÉQUIPAGES. — TARIF N° 5. Par voiture.	TARIF N° 6. CHEVAUX ET BESTIAUX.			
	2 kil. et au-dessous.	de 2 à 10 kil. et plus.		de 10 à 500 kil. et plus.		500 kil. et plus. Prix par 100 kilogr.			ABRÈSSEMENT. Prix par wagon de 5,000 kil.			GRANDE VITESSE. Par wagon.	PETITE VITESSE.		
		Prix par 1/2 kil.	Minimum par expédition.	Prix par 10 kil. (1)	Minimum par expédition.	1re classe.	2e classe.	3e classe.					1re catégorie.	2e catégorie.	3e catégorie.
27	» 25	» 06	» 50	» 27	» 40	1 45	1 18	» 91	40 50	» 50	87 »	60 »	19 20	28 80	38 40
28	» 25	» 06	» 50	» 28	» 40	1 50	1 22	» 94	42 »	» 50	90 »	62 »	19 80	29 70	39 60
29	» 25	» 06	» 50	» 29	» 40	1 55	1 26	» 97	43 50	» 50	93 »	64 »	20 40	30 60	40 80
30	» 25	» 06	» 50	» 30	» 40	1 60	1 30	I »	45 »	» 50	96 »	66 »	21 »	31 50	42 »
31	» 25	» 07½	» 75	» 31	» 40	1 65	1 34	I 03	46 50	» 55	99 »	68 »	21 60	32 40	43 20
32	» 25	» 07½	» 75	» 32	» 40	1 70	1 38	I 06	48 »	» 55	102 »	70 »	22 20	33 30	44 40
33	» 25	» 07½	» 75	» 33	» 40	1 75	1 42	I 09	49 50	» 55	105 »	72 »	22 80	34 20	45 60
34	» 25	» 07½	» 75	» 34	» 40	1 80	1 46	I 12	51 »	» 55	108 »	74 »	23 40	35 10	46 80
35	» 25	» 07½	» 75	» 35	» 40	1 85	1 50	I 15	52 50	» 55	111 »	76 »	24 »	36 »	48 »
36	» 25	» 07½	» 75	» 36	» 40	1 90	1 54	I 18	54 »	» 60	114 »	78 »	24 60	36 90	49 20
37	» 25	» 07½	» 75	» 37	» 40	1 95	1 58	I 21	55 50	» 60	117 »	80 »	25 20	37 80	50 40
38	» 25	» 09	» 75	» 38	» 40	2 »	1 62	I 24	57 »	» 60	120 »	82 »	25 80	38 70	51 60
39	» 25	» 09	» 75	» 39	» 40	2 05	1 66	I 27	58 50	» 60	123 »	84 »	26 40	39 60	52 80
40	» 25	» 09	» 75	» 40	—	2 10	1 70	I 30	60 »	» 60	126 »	86 »	27 »	40 50	54 »
41	» 25	» 09	» 75	» 41	—	2 15	1 74	I 33	61 50	» 65	129 »	88 »	27 60	41 40	55 20
42	» 25	» 09	» 75	» 42	—	2 20	1 78	I 36	63 »	» 65	132 »	90 »	28 20	42 30	56 40
43	» 25	» 09	» 75	» 43	—	2 25	1 82	I 39	64 50	» 65	135 »	92 »	28 80	43 20	57 60
44	» 25	» 09	» 75	» 44	—	2 30	1 86	I 42	66 »	» 65	138 »	94 »	29 40	44 10	58 80
45	» 25	» 09	» 75	» 45	—	2 35	1 90	I 45	67 50	» 65	141 »	96 »	30 »	45 »	60 »
46	» 25	» 10½	» 75	» 46	—	2 40	1 94	I 48	69 »	» 70	144 »	98 »	30 60	45 90	61 20
47	» 25	» 10½	» 75	» 47	—	2 45	1 98	I 51	70 50	» 70	147 »	100 »	31 20	46 80	62 40
48	» 25	» 10½	» 75	» 48	—	2 50	2 02	I 54	72 »	» 70	150 »	102 »	31 80	47 70	63 60
49	» 25	» 10½	» 75	» 49	—	3 55	2 06	I 57	73 50	» 70	153 »	104 »	32 40	48 60	64 80
50	» 25	» 10½	» 75	» 50	—	2 60	2 10	I 60	75 »	» 70	156 »	106 »	33 »	49 50	66 »
51	» 25	» 10½	» 75	» 51	—	2 65	2 14	I 63	76 50	» 75	159 »	108 »	33 60	50 40	67 20
52	» 25	» 10½	» 75	» 52	—	2 70	2 18	I 66	78 »	» 75	162 »	110 »	34 20	51 30	68 40

de 100 kil.

ACCESSOIRES.

station. — Il y a lieu d'y ajouter, le cas échéant, les taxes suivantes :

TARIF N° 1. — Petits paquets.	TARIF N° 2. — Petites marchandises.	TARIF N° 3. — Grosses marchandises.	TARIF N° 4. — Finances.	TARIF N° 5. — Équipages.	TARIF N° 6. — Chevaux et bestiaux.
—	—	0 20	0 20	0 20	0 20
0 15	0 15	0 15	0 15	—	—
0 25	0 20	0 20	0 20	—	—
—	—	0 10	—	—	—
—	—	0 05	—	—	—
—	—	5 00	—	—	—

appartenant aux tarifs n°s 1, 2 et 4.

1854.

10 mars 1854 (n° 93). — *Loi sur les trains express* (1).

LÉOPOLD, etc.

ART. 1^{er}. Le prix de transport des voyageurs dans les convois dits *express*, seront établis de manière à présenter une augmentation de 25 p. c. sur le prix du tarif ordinaire.

(1) En exécution de la loi du 10 mars 1854 et de celle du 12 avril 1851, le département des travaux publics a fait paraître sous la date du 1^{er} mai 1854 le livret réglementaire des voyageurs et des bagages, contenant les conditions réglementaires pour les voyageurs et les bagages, et les tarifs des trains express, des trains ordinaires et des bagages.

Ces conditions réglementaires sont les suivantes :

Voyageurs.

ART. 1^{er}. Les voyageurs ne sont admis dans les voitures que munis d'un billet.

ART. 2. Le voyageur qui a omis de se munir d'un billet ou qui se trouve dans une voiture autre que celle indiquée, paye de halte en halte jusqu'au premier bureau de distribution.

Les gardes-convois ne peuvent, sous aucun prétexte, percevoir le prix d'une place, sans délivrer en échange un bulletin servant de récépissé.

Tous les billets sont recueillis pendant le trajet ou à destination par les agents de l'administration.

ART. 3. Le voyageur qui veut changer de voiture pendant le trajet doit prendre, comme supplément pour la distance qu'il a encore à parcourir, un coupon de waggon pour passer d'un waggon à un char-à-bancs ou d'un char-à-bancs dans une diligence.

Il prendra un coupon de char-à-bancs, s'il passe d'un waggon dans une diligence.

ART. 4. Les voyageurs qui se trouveront dans un train express avec un coupon qui ne serait valable que pour un train ordinaire, prendront, à titre de supplément, un coupon de 3^e classe pour le parcours entier.

Bagages.

ART. 5. Les bagages, soumis à la taxe, doivent porter une adresse bien lisible et être emballés de manière à en assurer la conservation.

ART. 6. Aucune taxe pour bagages ne peut être inférieure à 50 centimes.

ART. 7. En cas de perte d'un objet inscrit, il sera remboursé au voyageur une somme calculée d'après les poids des effets perdus et à raison de 6 francs par kilogramme.

Ces convois ne pourront être composés que de voitures de première et de deuxième classe, ou de voitures de première classe seulement.

ART. 2. Les prix résultant de l'application aux distances des bases indiquées à l'art. 1^{er}, ainsi que les bases fixées par la loi du 12 avril 1851, pourront être arrondis, suivant l'occurrence, par décime ou par cinquième de franc.

Toutefois, les prix actuellement perçus pour les places de troisième classe ne pourront être arrondis que par voie de réduction.

ART. 3. Les enfants âgés de moins de huit ans payeront moitié prix.

ART. 8. Il est loisible aux voyageurs de faire assurer leurs bagages, au prix de 10 centimes par 100 fr. de valeur déclarée, en sus des prix du tarif. Les bagages expédiés de cette manière doivent être bien conditionnés et offrir toute garantie à l'administration.

ART. 9. En cas de perte d'un objet dont la valeur aura été assurée, l'administration remboursera intégralement la valeur mentionnée au bulletin.

ART. 10. Les bagages remis au bureau un quart-d'heure avant le départ du convoi, partiront en même temps que le voyageur moyennant la taxe du tarif.

Les bagages remis au bureau moins d'un quart-d'heure avant le départ, pourront être refusés ou seront expédiés conformément à l'art. 12.

ART. 11. Les colis de marchandises et objets mobiliers, présentés pour être transportés comme bagages de voyageurs, seront refusés lorsque leur poids excédera 25 kil. ou leur volume $\frac{1}{8}$ de mètre cube

ART. 12. Il est loisible au voyageur dont les bagages ne réclament pas un transport immédiat, de les expédier comme marchandises, aux prix et conditions établis pour ces transports.

A la suite de ces conditions réglementaires, se placent *les tarifs pour les voyageurs et les bagages*. Ces tarifs sont ceux du service intérieur, c'est-à-dire du transport des voyageurs et des bagages d'une station de l'État à une autre station de l'État. Ils sont calculés pour 109 stations, et ils donnent pour chacune de ces 109 stations les prix du transport des voyageurs et de cent kilog. de bagages de la dite station jusqu'à chacune des autres stations de l'État.

Ainsi, par exemple, le premier tarif étant celui de la station de Bruxelles (Nord), si l'on veut s'assurer de ce qu'il en coûte pour se rendre de la station de Bruxelles (Nord) à Anvers, on voit que de Bruxelles à Anvers le prix est de, par les trains express, 1^{re} classe, fr. 4-30; 2^e classe, fr. 3-50. — Par les trains ordinaires, 1^{re} classe, fr. 3-50; 2^e classe, fr. 2-70; 3^e classe, fr. 1-75, et pour 100 kilos de bagages, fr. 2-65. Si l'on se reporte au tarif de la station d'Anvers, qui est le 8^e, on retrouve naturellement les mêmes chiffres pour le trajet par les trains express et les trains ordinaires d'Anvers à Bruxelles et pour le même poids de bagages.

Toutefois, les enfants âgés de moins de trois ans et qui doivent être portés seront exempts de toute taxe.

ART. 4. Sont maintenues les dispositions de la loi du 12 avril 1854, auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions qui précèdent.

ART. 5. La présente loi recevra son exécution à partir du premier jour du deuxième mois qui suivra la date de sa publication.

1855.

13 septembre 1855 (n° 536, *Monit. du 30 septembre 1855*). — Arrêté royal relatif au régime spécial de douanes applicable aux chemins de fer (1).

Vu la loi générale de perception du 26 août 1822 (*Journal officiel*, n° 38), la loi du 6 avril 1843 (*Bulletin officiel*, n° 156), la loi du 4 mars 1846 sur les entrepôts (*Moniteur*, n° 64), et la loi du 6 août 1849 sur le transit (*Moniteur*, n° 221);

Sur la proposition de Notre ministre des finances, Notre ministre des travaux publics entendu,

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'importation, l'exportation, ainsi que la circulation dans le rayon réservé des douanes, des marchandises transportées par

(1) 13 septembre 1855 (n° 548). — Arrêté ministériel portant règlement pour le service d'escorte de la douane sur le chemin de fer.

— 15 septembre 1855. — Circulaire ministérielle relative au régime spécial de la douane applicable aux chemins de fer.

le chemin de fer, pourront s'effectuer conformément aux dispositions ci-après :

IMPORTATION.

ART. 1^{er}. La déclaration en détail et la vérification des marchandises importées par chemin de fer, peuvent être différées jusqu'au bureau de déchargement, sous les conditions déterminées par les articles suivants.

ART. 2, § 1. Les marchandises doivent être renfermées dans des waggons ou compartiments de waggon distincts par destination, et susceptibles d'être solidement cadenassés ou plombés. Il faut, en outre, que les colis soient marqués et numérotés.

§ 2. A l'arrivée au bureau-frontière, le chef du train remet au contrôleur ou, à défaut de contrôleur, au receveur, les feuilles de route du chargement dressées par destination d'après le modèle arrêté par le ministre des finances. Les bagages, les voitures et les chevaux des voyageurs font l'objet de feuilles distinctes dont le modèle est également déterminé par le ministre.

§ 3. Le receveur délivre un passavant-à-caution sommaire pour chaque bureau de destination, et il y annexe les feuilles de route.

§ 4. Le tarif des droits de douane éventuellement applicable aux marchandises comprises dans ces documents, est celui qui existe au moment de l'inscription des feuilles de chargement au bureau-frontière.

ART. 3, § 1. Les waggons à coulisses sont seuls admis pour le transport des colis au-dessous de 25 kilogrammes. Néanmoins, si ces colis forment excédant de charge ou charge incomplète, ils peuvent être placés dans des paniers agréés par la douane et mis sous plombs ou cadenas.

§ 2. Il est permis de transporter sous plombs, dans des waggons non fermés, les colis qui, à raison de leur volume, ne peuvent être renfermés dans un panier.

ART. 4, § 1. Les waggons transportant des marchandises exemp-

tées de la déclaration en détail et de la vérification à la frontière sont escortés sans interruption par la douane.

§ 2. Ils sont placés les uns à la suite des autres, et s'il est nécessaire de scinder le train, chaque partie est accompagnée d'un préposé des douanes.

§ 3. Les trains ne peuvent séjourner dans les stations intermédiaires au delà du temps déterminé pour la halte ordinaire ou la coïncidence des convois, ni passer la nuit ailleurs que dans les stations désignées par le ministre des finances.

ART. 5, § 1. Au lieu de destination, les waggons sont introduits dans un magasin de l'entrepôt, conformément à l'art. 37 de la loi du 4 mars 1846 et aux art. 146, 148, 153, 154, 155, 156 et 157 du règlement général sur le service des entrepôts du 7 juillet 1847.

§ 2. Dans les localités où l'entrepôt public n'est pas relié au chemin de fer, le ministre des finances peut désigner temporairement des magasins spéciaux pour servir au dépôt et à la vérification des marchandises sous le régime de l'art. 155 du règlement général précité. La douane a la garde exclusive de ces magasins.

§ 3. Le ministre des finances peut défendre d'admettre les matières inflammables dans les magasins mentionnés aux paragraphes précédents. S'il use de cette faculté, les formalités de douane, pour ce qui regarde ces matières, seront remplies au bureau-frontière.

EXPORTATION.

ART. 6. Les marchandises déclarées pour l'exportation, même avec décharge de l'accise, peuvent être vérifiées en détail, lors de leur chargement dans les waggons, s'il s'opère dans un des lieux désignés comme bureaux de déchargement à l'importation par chemin de fer.

CIRCULATION.

ART. 7. Dans le rayon réservé, les trains restent sous la surveillance de la douane, et ils ne peuvent s'y arrêter, ni déposer

ou prendre des voyageurs, des bagages ou des marchandises en dehors des stations ou haltes autorisées par le ministre des finances. Ces stations ou haltes doivent être convenablement clôturées.

ART. 8. La circulation des trains dans le rayon réservé ne peut avoir lieu avant le lever et après le coucher du soleil sans une autorisation, révocable en cas d'abus, délivrée par le ministre des finances ou par les fonctionnaires délégués par lui.

Cette disposition ne préjudicie pas aux stipulations spéciales concernant la circulation sur les chemins de fer internationaux.

ART. 9, § 1. Au moment de l'arrivée des trains, il est interdit d'admettre dans l'enceinte des stations ou haltes du rayon réservé des personnes étrangères à la douane ou à l'administration du chemin de fer. Les voyageurs et les marchandises ne peuvent sortir de l'enceinte qu'après les visites et vérifications.

§ 2. Les voyageurs munis de coupons ne sont admis dans l'enceinte des stations ou haltes du rayon réservé qu'au moment du départ des trains.

ART. 10. Les employés des douanes peuvent exercer librement leur surveillance tant de nuit que de jour sur le railway et dans les stations, bâtiments et dépendances quelconques du chemin de fer dans le rayon réservé, sauf les restrictions prescrites par la loi générale du 26 août 1822 en ce qui concerne les lieux servant d'habitation.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 11, § 1. Les waggons pour le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que les locomotives et tenders, qui passent la frontière ou circulent dans le rayon des douanes, doivent être construits de telle sorte qu'on ne puisse y cacher aucun objet pour la fraude.

§ 2. Ils seront numérotés et marqués d'un signe distinctif pour chaque administration ou compagnie de chemin de fer. Les marques et numéros seront placés sur les deux côtés des waggons, locomotives et tenders. Les waggons à marchandises partagés en

compartiments porteront, outre le numéro du waggon, une lettre spéciale sur chaque compartiment.

ART. 12. § 1. Les agents des chemins de fer sont tenus de mettre les employés des douanes à même de s'assurer, quand ils le jugent utile, que les waggons, locomotives et tenders satisfont aux prescriptions de l'article précédent.

§ 2. Au vu d'un procès-verbal d'ordre dressé par les employés, l'inspecteur des douanes dans la province ou l'inspecteur en chef du service actif sur les chemins de fer, peut interdire la circulation sur le territoire réservé de tous waggons, locomotives ou tenders qui ne remplissent pas les conditions voulues ou qu'on aurait cherché à soustraire à la visite.

ART. 13. § 1. Les waggons, locomotives et tenders servant à l'exploitation des chemins de fer internationaux pourront circuler en franchise de droits, pourvu qu'ils satisfassent aux conditions prescrites par l'art. 11 et que les administrations ou compagnies des chemins de fer exhibent aux employés des douanes, s'ils le requièrent, les registres du mouvement du matériel sur leurs lignes respectives.

§ 2. L'exemption des droits d'entrée sera accordée pour le coke formant l'approvisionnement ordinaire des tenders et pour les objets destinés aux réparations du matériel étranger en Belgique.

ART. 14. § 1. Les employés de la douane porteurs d'ordre d'escorte seront admis gratuitement dans les trains des chemins de fer.

Les fonctionnaires de la douane en tournée de service et munis de cartes délivrées à la demande du ministre des finances, soit par le ministre des travaux publics conformément à l'arrêté royal du 23 mai 1851 (*Moniteur*, n° 145), soit par les compagnies, jouiront également du transport gratuit sur le parcours que la carte de chacun d'eux déterminera.

§ 2. Les fonctionnaires du grade d'inspecteur et au-dessus ont droit à des places de 1^{re} classe, et les autres agents à des places de

2^e classe. Aux trains de marchandises, les employés convoyeurs seront admis dans le compartiment de service.

§ 3. Les fonctionnaires et employés ayant droit à des frais de route aux termes de l'arrêté royal du 1^{er} juin 1849 (*Moniteur*, n^o 163), ne pourront porter en compte les parcours pour lesquels ils ont reçu des cartes de circulation gratuite, si ce n'est à raison de la différence entre le taux fixé par le tarif de ces frais et le coût des places sur le chemin de fer.

ART. 15. Lorsque la construction des waggons ou la nature des marchandises ne permet pas d'apposer des cadenas et exige l'emploi de plombs, les frais en seront remboursés par les administrations des chemins de fer à raison de dix centimes pour chaque plomb.

ART. 16. Les administrations des chemins de fer seront tenues de fournir à leurs frais, dans les stations et haltes, les locaux nécessaires au service de la douane.

ART. 17. Les administrations des chemins de fer seront civilement responsables de tous délits ou contraventions en matière de douane commis par leurs agents. Ces délits ou contraventions seront constatés et poursuivis conformément à la législation en vigueur.

ART. 18. Sont rapportés Nos arrêtés des 29 octobre 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 94), 11 novembre 1842 (*Bulletin officiel*, n^o 101), 1^{er} juin 1843 (*Bulletin officiel*, n^o 406), 14 octobre 1843 (*Bulletin officiel*, n^o 775), 5 juin 1845 (*Moniteur*, n^o 158) et 21 février 1847 (*Moniteur*, n^o 56).

1857.

40 février 1857 (n° 60). — *Arrêté royal portant règlement pour la police des convois de chemins de fer* (1).

ART. 1^{er}. Il est défendu :

1° De prendre place dans les voitures des chemins de fer de l'État, sans un billet régulier ;

2° De se placer dans une voiture d'une autre classe que celle indiquée par le billet ;

3° De monter dans une voiture ou d'en sortir autrement que par la portière, qui est placée du même côté que le bureau de la station d'arrivée ;

4° De se pencher hors des voitures et d'en sortir avant que le train soit complètement arrêté ;

5° De fumer dans les salles d'attente et dans les voitures des deux premières classes, sauf dans les compartiments qui sont spécialement réservés pour cet usage ;

6° De prendre place dans une voiture avec une arme chargée ou avec des objets qui sont de nature à incommoder les voyageurs ;

7° D'ouvrir les glaces des voitures du côté d'où vient le vent, à moins que ce ne soit avec l'assentiment unanime de tous les voyageurs placés dans le compartiment ;

8° D'entrer dans les wagons à bagages ou à marchandises ou dans des voitures quelconques dont l'accès est interdit.

(1) JURISPRUDENCE. — On ne saurait reconnaître le caractère de faux dans la présentation frauduleuse d'un billet ancien dépourvu des chiffres indicateurs des lieu, jour et heure de départ, lorsque les anciens chiffres n'ont pas été remplacés par d'autres de nature à tromper la vigilance du garde-convoi — C. d'appel de Bruxelles, 4^e ch., du 2 juillet 1857.

ART. 2. Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents des chemins de fer, pour l'observation des dispositions ci-dessus.

ART. 3. Les contrevenants sont passibles des peines comminées par l'art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1848.

27 juin 1857 (n^o 285). — *Arrêté royal portant réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.* (*Moniteur du 3 juillet 1857.*) (1)

Considérant que l'exploitation des chemins de fer, postes et télégraphes constitue un ensemble d'opérations commerciales et industrielles, et qu'à ce point de vue, il est indispensable de lui

(1) Aux termes de l'art. 21, litt. 1, de la loi du 8 mai 1848 sur la garde civique, sont exemptés du service, temporairement, les employés inférieurs de l'administration des postes et des chemins de fer d'État jugés indispensables au service par le ministre compétent. — Un arrêté ministériel, en date du 24 juin 1848 (n^o 351), a placé dans cette catégorie les agents remplissant les fonctions de :

- 1^o Chef de station et garde-halte ;
- 2^o Commis aux recettes ;
- 3^o Officier et adjoint de police des stations ;
- 4^o Facteur et peseur ;
- 5^o Garde-convoi ;
- 6^o Machiniste et chauffeur ;
- 7^o Garde-frein ;
- 8^o Garde-barrière ;
- 9^o Garde-excentrique ;
- 10^o Garde-pont ;
- 11^o Garde-tunnel ;
- 12^o Garde-signaux aux plans inclinés.

JURISPRUDENCE.— Le machiniste qui, par inattention, négligence, inobservation des règlements, a involontairement causé des blessures à des voyageurs qui se trouvaient dans un convoi rencontré par la locomotive qu'il dirigeait, est passible des peines comminées aux art. 319 et 320 du Code pénal.

L'exactitude dont il a fait preuve dans son service, depuis nombre d'années, constitue en sa faveur une circonstance atténuante. — C. de Bruxelles, 4^e ch., 26 février 1858.

donner des moyens d'action énergiques et dégagés de toute entrave ;

Sur la proposition de Notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'administration des chemins de fer, postes et télégraphes est réorganisée d'après les bases suivantes :

TITRE 1^{er}.

ORGANISATION GÉNÉRALE.

ART. 1^{er}. L'administration comprend, outre *un service d'inspection supérieure, un service général et un service de contrôle*, cinq directions spéciales, savoir :

Direction des voies et travaux ;

- de la traction et du matériel ;
- des transports ;
- des postes ;
- des télégraphes.

ART. 2. Un conseil d'administration, composé de fonctionnaires supérieurs du département, est appelé à émettre des avis sur les projets de budget, les projets de règlement de service, ainsi que sur les questions d'administration générale.

Le conseil d'administration est réuni et présidé par le ministre.

En cas d'absence ou d'empêchement du ministre, il est présidé par le directeur général.

Il est, en outre, institué des comités permanents pour examiner et émettre des avis sur les affaires courantes, d'une certaine importance, à soumettre au ministre.

Ces comités, qui correspondent aux grandes branches de service, sont composés du directeur général, de l'inspecteur général

et du directeur dont le service est en cause, ainsi que des fonctionnaires qu'il serait utile d'y appeler.

ART. 3. L'administration est dirigée, sous l'autorité immédiate du ministre, par un directeur général.

ART. 4. Le directeur général travaille directement avec le ministre et lui soumet tous projets, propositions et pièces de service.

ART. 5. Pour faciliter l'expédition des affaires, le ministre peut déléguer au directeur général le pouvoir de statuer sur les objets qu'il détermine.

ART. 6. Chaque année, avant l'ouverture de l'exercice, le directeur général dresse le projet de répartition détaillée des crédits alloués au budget.

Cette répartition est arrêtée définitivement par le ministre.

Les virements de ces crédits n'ont lieu qu'avec son approbation.

ART. 7. Le directeur général autorise, jusqu'à concurrence de cinq cents francs, les dépenses et l'exécution des travaux dans les limites de la répartition des crédits ainsi arrêtée.

ART. 8. Des inspecteurs généraux ou d'administration, sont chargés de surveiller les services et de remplir les missions spéciales qui leur sont confiées.

ART. 9. Les inspecteurs généraux ou d'administration reçoivent leurs ordres de tournée soit directement du ministre, soit du directeur général. Dans tous les cas, ils prennent, avant leur départ, les instructions du directeur général sur les points du service qui doivent plus particulièrement fixer leur attention.

ART. 10. Ils s'assurent de l'exécution des lois, arrêtés et instructions, rendent compte du résultat de leurs tournées et formulent, s'il y a lieu, des propositions motivées dans l'intérêt de la sécurité, de l'économie et de la marche régulière du service.

ART. 11. Ils sont responsables des irrégularités et autres faits graves qu'ils seraient à même de constater dans leurs tournées, et qu'ils omettraient de signaler dans leurs procès-verbaux ou rapports.

ART. 12. Les inspections se font, autant que possible, en présence des fonctionnaires dont le service est en cause et, dans tous les cas, en présence des chefs de station, de perception ou de section. Les inspecteurs leur communiquent toutes leurs observations.

ART. 13. Sauf les cas d'urgence ou de délégation, les fonctionnaires en inspection ou en mission ne donnent pas d'ordres et n'ont pas de correspondance avec les agents des divers services.

ART. 14. Toutes les mesures que ces fonctionnaires jugent urgentes sont exécutées immédiatement. L'ordre, formulé de commun accord par l'inspecteur et le chef compétent, est toujours donné par ce dernier sous la responsabilité du premier.

L'inspecteur rend compte sur-le-champ au ministre des mesures prescrites d'urgence.

CHAPITRE 1^{er}.

1^{re} SECTION. — *Du service général.*

ART. 15. Les attributions principales du service général sont :

Les affaires générales ; — les projets de loi de budget et de crédits ; — la comptabilité centrale ; — la liquidation des dépenses ; — le personnel ; — la police judiciaire ; — le contentieux ; — la caisse de retraite et de secours des ouvriers ; — la masse d'habillement ; — le recueil administratif ; — l'expédition ; — l'indicateur général ; — les archives ; — la bibliothèque ; — le classement et l'analyse des dossiers.

ART. 16. Un fonctionnaire supérieur est chargé de ce service sous les ordres du directeur général.

2^{me} SECTION. — *Du contrôle.*

ART. 17. Les attributions principales du service de contrôle sont :

La vérification des recettes, des taxes, des caisses et des versements ; — l'appréciation des encaisses ; — les comptes de cleric-à-maitre ; — les décomptes internationaux et mixtes ; — la comptabilité générale des recettes ; — la statistique ; — la vérification de

toutes les pièces de dépense, des procès-verbaux et des états de réception des valeurs matérielles; — la surveillance des opérations du magasin central des approvisionnements; — le contrôle des magasins et des dépôts; — la vérification des inventaires du matériel en service; — la vérification des comptes-matières; — la conservation et la délivrance des coupons et timbres-poste; — le service des ateliers qui les concernent; — la comptabilité des fournitures de bureau.

ART. 18. Le chef de contrôle est personnellement responsable de la gestion légale et régulière de son service.

ART. 18. Il rend compte sur-le-champ au directeur général de tous les faits irréguliers de la gestion financière et de la comptabilité des divers services.

ART. 20. Si le chef du contrôle croit devoir refuser son visa pour des dépenses ou des recettes dont la réalité, la légalité ou la régularité ne lui sont pas suffisamment démontrées, il adresse au directeur général un rapport circonstancié que celui-ci transmet au ministre avec ses observations, s'il y a lieu.

ART. 21. Des agents comptables et responsables portant le titre de : conservateur des coupons et du timbre, — conservateur des approvisionnements, — gardes-magasins, — sont commis à la garde et à la conservation des matières et valeurs déposées.

ART. 22. Sauf le cas d'urgence, aucune délivrance ne peut être effectuée par les agents comptables mentionnés à l'article précédent, qu'après visa des bons de délivrance par le directeur que l'objet concerne ou son délégué.

Ces délivrances sont portées à la connaissance du chef du contrôle.

ART. 23. Les contrôleurs et vérificateurs du service de contrôle peuvent être délégués par le directeur général ou le chef du contrôle, pour contrôler et vérifier sur les lieux les opérations de la comptabilité dans les stations et haltes du chemin de fer, dans les bureaux de perception ou de distribution des postes, dans les bureaux télégraphiques et dans les ateliers, ainsi que pour vérifier

les inventaires, les relevés d'entrée et de sortie des magasins et dépôts.

Ils reçoivent les ordres et instructions de tournée soit directement du directeur général, soit du chef du contrôle.

ART. 24. Il est fait, au moins une fois par an, sur les lieux, une vérification à fond de la gestion de tous les comptables en deniers et en matières.

CHAPITRE II.

DES DIRECTIONS SPÉCIALES.

ART. 25. Chaque branche de service est confiée à un directeur.

ART. 26. Les directeurs agissent sous l'autorité immédiate du directeur général, dont ils reçoivent directement les ordres et les instructions.

Ils lui rendent compte de tout ce qui intéresse l'administration.

ART. 27. Les directeurs répondent des actes dont il ont l'initiative, de la prompte exécution des ordres de l'autorité supérieure, de la régularité, de la sécurité et de l'économie du service qui leur est confié.

ART. 28. Ils s'assurent personnellement de la situation du service dans toutes ses parties; ils entendent les fonctionnaires et employés sous leurs ordres et proposent ou prescrivent, dans les limites de leurs attributions, les mesures que peuvent exiger les circonstances.

ART. 29. Hors les cas d'extrême urgence ou de danger imminent, il leur est interdit de suspendre ou de modifier l'exécution des règlements ou des ordres supérieurs.

ART. 30. Dans le cas où un directeur prend, ensuite de son initiative, des mesures extraordinaires, il est tenu d'en informer sur-le-champ le directeur général.

ART. 31. Les directeurs facilitent par tous les moyens en leur pouvoir les investigations des fonctionnaires délégués par l'administration supérieure, pour inspecter ou contrôler leur service.

ART. 32. Ils se prêtent mutuellement un concours loyal, se donnent réciproquement connaissance des faits qui intéressent leur service respectif et se communiquent tous les documents dont ils peuvent avoir besoin dans les affaires de nature mixte.

ART. 33. En cas de désaccord sur l'exécution des mesures journalières qui concernent deux ou plusieurs services, il y est statué par le directeur général.

Néanmoins, dans les cas d'urgence, lorsque la décision du directeur général ne peut être attendue et s'il s'agit d'une mesure relative au service des transports, la décision du directeur de ce service doit être provisoirement exécutée sous sa responsabilité. Dans ce cas, il en est immédiatement rendu compte au directeur général.

ART. 34. Chaque année les directeurs dressent les projets détaillés du budget spécial de leur service, et le remettent au directeur général.

ART. 35. Ils soumettent au directeur général les propositions concernant les adjudications ou marchés des travaux ou fournitures nécessaires à leur service.

Ils président aux adjudications et rendent compte des résultats obtenus.

ART. 36. Ils surveillent l'emploi économique des matières et en font constater la consommation dans les formes prescrites.

Ils veillent à ce qu'il y ait constamment, dans les dépôts, des approvisionnements suffisants pour parer à toute éventualité.

ART. 37. Ils vérifient et visent toutes les pièces relatives à la liquidation des dépenses et en certifient la régularité.

Toutefois, ils peuvent déléguer leur visa, avec l'approbation du ministre.

Ils dressent les certificats nécessaires pour l'obtention des paiements à compte et définitifs.

ART. 38. Ils proposent ou émettent leur avis sur les propositions des chefs immédiats pour les nominations, promotions et mutations dans le personnel sous leurs ordres.

ART. 39. Ils veillent à la répression de tout abus et de toute négligence qui pourrait motiver des plaintes de la part de l'administration ou du public.

ART. 40. Ils sont responsables des négligences, irrégularités ou malversations que, par défaut de surveillance ou pour d'autres causes, ils omettraient de signaler à l'administration dans la gestion des comptables et autres agents attachés à leur service.

ART. 41. Ils veillent à ce qu'aucun agent ne soit employé à des occupations étrangères à son service.

ART. 42. Tout accident grave fait l'objet d'une enquête immédiate de la part du directeur que la chose concerne plus spécialement, ou de son délégué.

Il en est de même en cas d'insubordination, d'irrégularité grave constatée dans une gestion.

Il en avise sur-le-champ le directeur général, lui transmet le procès-verbal d'enquête dans les 48 heures et prend, s'il y a lieu, les mesures d'urgence réclamées par le service.

ART. 43. Tous les ans, les directeurs présentent au directeur général, pour être soumis au ministre, un rapport circonstancié sur l'ensemble de leur service et sur les améliorations à y introduire.

Les directeurs dressent, en outre, un rapport spécial en ce qui concerne le personnel.

1^{re} SECTION. — *Direction de la voie et des travaux.*

ART. 44. Le directeur de la voie et des travaux dirige tout ce qui concerne l'entretien de la route, de la voie, de leurs dépendances, des ouvrages d'art, bâtiments et autres constructions des stations et de leurs abords.

ART. 45. Il est chargé de l'étude des projets et plans, ainsi que de la direction des constructions nouvelles.

ART. 46. Il ordonne, conformément à la répartition détaillée des crédits, les travaux d'entretien et de réparation journalière.

Dans le cas d'urgence extrême, il fait exécuter sous sa responsabilité les travaux que les circonstances exigent.

ART. 47. Il soumet au directeur général les projets de travaux neufs, d'amélioration et de réparations importantes.

ART. 48. Les dépôts d'approvisionnements sur la ligne relèvent de son service.

ART. 49. La commission chargée de la réception du matériel fixe de la voie, en prononce, sous l'approbation du ministre, la mise définitive hors de service.

Toutefois, le directeur prononce la mise définitive hors d'usage des billes, coussinets, coins, chevilles et clavettes.

ART. 50. Il veille à l'exécution de toutes les mesures relatives à la conservation du chemin de fer et à la sûreté de la circulation.

Tout agent préposé à la surveillance et à la police de la voie, en dehors des stations et de leurs abords, est placé sous son autorité.

Les préposés aux signaux, aux changements et aux croisements de voie, aux ponts et aux barrières dans les stations et aux abords, sont, pour tout ce qui concerne les manœuvres, sous l'autorité du directeur des transports; ils sont, pour tout ce qui a rapport à l'entretien, sous les ordres du directeur de la voie et des travaux.

ART. 51. Le directeur de la voie surveille l'exécution de toutes les parties de son service.

ART. 52. Il centralise et coordonne dans sa compatibilité tous les faits de dépense de son service.

2^e SECTION. — *Direction de la traction et du matériel.*

ART. 53. Le directeur a dans ses attributions tout ce qui concerne les locomotives, les voitures et le matériel en général.

ART. 54. Il répartit le matériel et le personnel ouvrier de la traction, d'après les besoins du service.

ART. 55. Il dirige et surveille le service de la conduite des machines.

Il veille à l'exécution des mesures de précaution à observer par les machinistes pour la sécurité des convois.

ART. 56. Il tient la main à ce qu'il y ait constamment en bon état d'entretien, un nombre suffisant de machines pour le transport des convois et à ce qu'il en soit fait le meilleur usage possible.

ART. 57. Tous les travaux des ateliers de machines se font sous sa direction et sa surveillance.

ART. 58. Il veille à ce que les machines, les tenders, les machines fixes, l'outillage, ainsi que les appareils des ateliers et des remises reçoivent tous les soins d'entretien courant et les réparations dont ils ont besoin. Il tient la main à ce que les réparations soient faites avec soin, célérité et économie.

ART. 59. Les projets de reconstructions totales et de constructions nouvelles, sont approuvés par le ministre.

Le directeur général autorise, conformément à l'art. 7, les travaux de reconstruction partielle et de transformation.

La mise définitive hors de service de toute machine, est prononcée par le ministre, sur le vu d'un procès-verbal, dressé par une commission d'ingénieurs.

ART. 60. Le directeur vise les commandes adressées aux ateliers de la traction par les agents compétents des autres services, et veille à leur exécution.

ART. 61. Il a la direction de la fabrication du coke et de tout ce qui concerne le magasinage et la distribution des matières combustibles pour le service des machines.

ART. 62. Les dépôts d'approvisionnements des ateliers de machines à l'arsenal de Malines, ainsi que des ateliers et des remises sur la ligne, sont placés sous son autorité.

Il en est de même du chauffage des bâtiments, des stations et des voitures, de l'éclairage des stations, et de leurs abords, de l'éclairage intérieur et extérieur des convois, du nettoyage et graissage du matériel.

ART. 63. Tous les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au

service de la traction et au service du coke, sont sous les ordres du directeur.

Les ouvriers employés aux prises d'eau, les nettoyeurs, chargeurs de coke, etc., qui ne sont pas exclusivement occupés à des travaux relatifs au service de la traction, sont sous ses ordres pour tout ce qui concerne spécialement ce service.

ART. 64. Il centralise et coordonne dans sa compatibilité tous les faits de dépense de son service.

ART. 65. Le directeur inspecte au moins une fois par semestre tous les dépôts des machines sur la ligne.

Il exerce une surveillance active sur les travaux des ateliers de l'arsenal.

ART. 66. Le directeur fait donner au matériel de transport, tous les soins d'entretien courant et ordonne les réparations de toute nature.

Il tient la main à ce que les réparations soient faites avec soin, célérité et économie.

ART. 67. Toute modification à la forme des voitures ou à leur mode de construction est autorisée par le ministre. Les dépenses de reconstruction ou de transformation sont autorisées par le directeur général, conformément à l'art. 7.

ART. 68. La mise définitive hors de service de toute voiture, est prononcée par le ministre sur le vu d'un procès-verbal dressé par une commission d'ingénieurs.

ART. 69. Le directeur assure la stricte exécution des instructions relatives à la visite et à la levée des voitures.

ART. 70. Il vise les commandes faites aux ateliers des voitures par les agents compétents des autres services, et veille à leur exécution.

ART. 71. Les dépôts des approvisionnements des ateliers des voitures à l'arsenal de Malines et des ateliers du petit entretien dans les stations, sont placés sous son autorité.

ART. 72. Le parc de réserve des voitures est confié à sa garde.

ART. 73. Tous les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des voitures, sont sous ses ordres.

ART. 74. Il centralise et coordonne dans sa comptabilité tous les faits de dépense de ce service.

ART. 75. Il exerce une surveillance active sur les travaux des ateliers de voitures à l'arsenal.

ART. 76. Il visite, au moins une fois par semestre, les ateliers du petit entretien du matériel de transport dans les stations.

3^e SECTION. — *Direction des transports.*

ART. 77. Le directeur des transports est chargé de tout ce qui concerne l'exploitation commerciale des chemins de fer. (*Transport des voyageurs et des marchandises.*)

Ses attributions comprennent notamment : — La direction et la surveillance de toutes les opérations concernant le service des voyageurs et des marchandises ; — les projets et l'exécution des décisions relatives à l'organisation de la marche des convois ; — la répartition du matériel de transport et du personnel des convois ; — les projets de tarifs et leur application, les prescriptions relatives à la composition, la surveillance, la police, la régularité et la sécurité des convois ; — la police des stations, salles d'attente et buffets-restaurants ; — la police des abords des stations, voitures de place et commissionnaires ; — les réclamations et les plaintes du public ; — les objets trouvés ; les détaxes.

ART. 78. Le directeur applique ses soins à étendre le trafic des marchandises.

L'exécution de toutes les mesures relatives à cet objet lui est confiée ; il provoque celles qu'il serait utile d'adopter.

ART. 79. Il instruit toutes les réclamations pour colis perdus, avariés ou en retard.

ART. 80. Il instruit également les demandes de transport à prix réduit.

Il prépare les règlements et ordres relatifs au trafic des marchandises et les traités à conclure avec les expéditeurs.

ART. 81. Il veille à l'exécution des conventions qui concernent

le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que des traités relatifs à l'emploi du matériel roulant. Il en dresse les décomptes.

ART. 82. Il prépare les tableaux périodiques concernant le nombre et les heures de départ et d'arrivée des convois réguliers de toute nature.

ART. 83. Il soumet au directeur général l'itinéraire des convois extraordinaires ou spéciaux et les mesures de précaution à prendre pour leur marche.

ART. 84. Aucun convoi extraordinaire ou spécial ne peut être expédié sans un ordre du directeur général ou, en cas d'urgence, du directeur.

ART. 85. En cas de réparation de la route, le directeur des transports propose, de commun accord avec le directeur de la voie, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation des trains.

ART. 86. Les approvisionnements pour le service des stations et des convois, sont placés sous la surveillance du directeur des transports.

ART. 87. Le directeur a la surveillance des caisses et des écritures tenues par les divers agents du service. Toutefois, les vérifications à fond sont faites par les agents du service de contrôle.

ART. 88. Le directeur a sous ses ordres :

Le personnel des convois, y compris les gardes-frein ;

Les agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des stations, à moins qu'ils ne soient affectés à des travaux concernant un autre service.

L'agent mixte n'est sous les ordres du directeur d'un autre service que pour ce qui concerne spécialement ce service.

4^e SECTION — *Direction des postes.*

ART. 89. Les attributions du directeur sont :

Tout ce qui a rapport à la réception, au transport et à la distribution des lettres, ouvrages périodiques, journaux, imprimés, livrés

catalogues et prospectus, échantillons de marchandises, articles d'argent; — l'étude et l'appréciation des questions financières postales; — l'exécution des conventions et traités avec les offices étrangers et autres correspondants; — la rédaction et l'exécution des cahiers des charges des services par entreprise; — l'ordre intérieur des bureaux de perception et de distribution ainsi que des bureaux ambulants et la distribution du travail; — la répartition du personnel des bureaux ambulants; la direction et la surveillance des agents attachés, à quelque titre que ce soit, au service des postes; — le matériel; — les contraventions; — les plaintes et réclamations; — les pertes et avaries; — les enquêtes; — l'instruction des demandes et réclamations relatives aux franchises et contre-seings; — la régularité du service par estafettes; — la surveillance des relais et des messageries; — la vérification et le visa des pièces de dépense et en général tout ce qui intéresse le service des postes.

ART. 90. Il soumet au directeur général toute proposition intéressant le service des postes et notamment: les modifications à apporter à l'organisation de la marches des courriers et des services de transport des dépêches et paquets; — la création et la suppression de correspondances de bureau à bureau; — la création et la suppression des établissements de postes et relais; — la fixation des distances; — la création et la suppression des services d'affluents pour les relations postales.

ART. 91. Il prépare les cahiers des charges pour l'adjudication des services par entreprise et les arrêtés de concession de messageries.

ART. 92. Il prend l'initiative pour toute amélioration et propose telles mesures qu'il juge convenable soit pour faire cesser des irrégularités, soit pour assurer le service.

5^e SECTION. — *Direction des télégraphes.*

ART. 93. Le service des télégraphes est dirigé personnellement par le directeur général.

Un inspecteur est attaché à ce service.

ART. 94. Les attributions de l'inspecteur des télégraphes sont notamment :

La surveillance de l'entretien de lignes et des appareils télégraphiques ; — la surveillance et l'instruction du personnel ; la direction et la police des bureaux ; — la régularité de l'expédition des dépêches ; — l'instruction des réclamations ; — les enquêtes ; — la vérification et le visa des pièces de dépense.

ART. 95. L'inspecteur a sous sa surveillance tous les employés attachés, à quelque titre que ce soit, au service de la télégraphie.

Il donne des ordres aux chefs de station, aux chefs de section et aux agents subalternes du service de la voie, en ce qui concerne l'exploitation, l'entretien, et la surveillance des lignes télégraphiques.

ART. 96. En cas d'urgence, les chefs de section et les sous-chefs de section ou piqueurs de la voie, font exécuter les réparations nécessaires. A cet effet, ils se font délivrer par les dépôts, sur des bons de commande, les objets dont ils ont besoin et font exécuter par les ateliers les travaux reconnus nécessaires.

ART. 97. L'inspecteur veille à ce qu'il y ait constamment sur les lignes des approvisionnements suffisants pour parer à toute éventualité.

ART. 98. Il fait les tournées nécessaires à son service.

TITRE II.

CHAPITRE UNIQUE.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1^{re} SECTION. — *Grades et emplois.*

ART. 99. Les grades et emplois, leur classification hiérarchique ainsi que les traitements, sont arrêtés comme suit :

Classification hié- rarchique et assimilations.	GRADES ET EMPLOIS.	TRAITEMENTS.
I	Directeur spécial. — Ingénieur en chef-directeur.	7,000—8,000
II	Ingénieur en chef, ingénieur principal et inspec- teur de 1 ^{re} classe	6,000—6,500
III	Ingénieur en chef de 2 ^e classe.	5,000—5,500
	Ingénieur principal et inspecteur de 2 ^e classe. .	5,000—5,500
	— — — 3 ^e classe. .	4,500
IV	Ingénieur, chef de bureau et contrôleur de 1 ^{re} classe.	4,000
	Chef de station et percepteur de premier ordre. — 1 ^{re} classe.	4,500
V	Ingénieur et chef de bureau de 2 ^e classe . . .	3,500
	Contrôleur de 2 ^e classe. — Vérificateur de 1 ^{re} cl.	3,000—3,500
	Chef de station et percepteur de premier ordre. — 2 ^e classe	3,500—4,000
VI	Ingénieur de 3 ^e classe	3,000
	Chef de station et percepteur de deuxième ordre. — 3 ^e classe	2,700—3,000
	Premier commis-chef	3,000
VII	Vérificateur de 2 ^e classe.	2,400—2,700
	Sous-ingénieur	2,000—2,500
	Chef de station et percepteur de troisième ordre. — 4 ^e classe	2,100—2,400
	Chef de section. — Chef des bureaux ambulants.	2,400 à 3,000
	Garde-magasin de 1 ^{re} classe	2,700—3,000
Agent spécial	2,100 à 3,000	
Commis-chef. — Sous-chef de station de 1 ^{re} classe.	2,400—2,700	

Classification hiérarchique et assimilations.	GRADES ET EMPLOIS.	TRAITEMENTS.
VIII	Chef de station et percepteur de troisième ordre.	
	— 5 ^e classe	1,600—1,800
	Sous-chef de section de 1 ^{re} classe.— Sous-chef de station de 2 ^e classe.	2,100
	Garde-magasin de 2 ^e classe.	2,100—2,400
	Commis et télégraphiste de 1 ^{re} classe	2,100—2,400
IX	Chef de station et percepteur de quatrième ordre.	
	— 6 ^e classe	1,000—1,300
	Sous-chef de station de 2 ^e classe. — Sous-chef de section de 3 ^e classe.	1,300 à 1,800
	Garde-magasin de 3 ^e classe.	
	Commis et télégraphiste de 2 ^e classe.	1,600—1,800
X	Commis et télégraphiste de 3 ^e classe.	1,100—1,300
	Commis et télégraphiste adjoints.	900
	Distributeur	600 à 800
	Chef de convoi.	1,300—1,300
	Chef-facteur de station	1,600—1,800
XI	Chef-facteur de perception.	1,200—1,300
	Facteur de station.	850—1,600
	Garde-convoi	800—1,200
	Officier de police	900—1,300
	Facteur de perception	600—1,100
	Facteur rural	600—800
	Surnuméraire	»

ART. 100. Le même rang est attribué aux titulaires des emplois désignés sous un même numéro à l'article qui précède.

Les fonctionnaires et les employés sont subordonnés selon le rang hiérarchique qu'ils occupent.

ART. 101. Les chefs de district ont rang d'inspecteur de 3^e classe dans l'exercice de leurs fonctions, lorsqu'ils n'ont pas un grade équivalent ou supérieur.

ART. 102. Outre leur traitement, les chefs et les gardes-convois jouissent d'une prime de parcours fixée comme suit :

Un demi-centime (fr. 0,005) par kilomètre parcouru, avec les convois de voyageurs ;

Trois quarts de centime (fr. 0,0075) par kilomètre parcouru, avec les convois de marchandises et mixtes.

Le taux pour lequel ces primes entrent dans la liquidation des pensions est fixé à quatre cents francs.

ART. 103. Le traitement attribué aux chefs de station étant fixé eu égard à la jouissance du logement feu et lumière, le taux pour lequel ces avantages entrent dans la liquidation de leur pension et d'après lequel doivent être opérées les retenues au profit de la caisse des veuves et orphelins, est arrêté comme suit :

Chefs de station de 5 ^e et 6 ^e classe,	fr.	500
— 3 ^e et 4 ^e —		700
— 1 ^{re} et 2 ^e —		1,000

Il en est de même des percepteurs des postes dont le logement est compté comme représentant un supplément de traitement, savoir :

Percepteurs de 5 ^e et 6 ^e classe,	fr.	500
— 3 ^e et 4 ^e —		500
— 1 ^{re} et 2 ^e —		800

ART. 104. L'ancienneté et le classement dans chaque grade sont déterminés par la date de la nomination la plus récente.

En cas de nomination collective, le classement se fait d'après l'ancienneté antérieure.

ART. 105. Sont nommés et révoqués par nous, les fonction-

naires du grade de commis-chef et au-dessus, ainsi que les chefs de convoi.

Le ministre nomme et révoque les titulaires des autres emplois.

2^e SECTION.— *Suppléments de traitements. — Frais de déplacement.*
— *Frais de loyer et de régie. — Indemnités, etc.*

ART. 106. Lorsqu'un agent est désigné pour remplir les fonctions d'un grade supérieur, il lui est alloué, à titre de supplément, la différence entre son traitement et celui affecté au grade dont il remplit l'intérim, si les émoluments attachés à l'emploi vacant sont restés disponibles, et pour autant que cette différence n'excède pas 300 fr. par an.

Toutefois, lorsque la différence dépasse ce chiffre, il n'est plus alloué que la moitié de l'excédant au delà des 300 fr.

Le surnuméraire chargé d'un intérim jouit de l'intégralité du traitement lorsqu'il est disponible.

ART. 107. Les agents appelés à remplir, par intérim, hors de leur résidence ordinaire, des fonctions dont le traitement n'est pas disponible ou ne dépasse pas celui affecté à leur grade, touchent des indemnités de séjour, qui sont fixées par le ministre, dans les limites de 2 à 5 fr. par jour.

ART. 108. Un supplément de traitement qui, dans aucun cas, n'excède le tiers de celui attaché à un emploi vacant ou supprimé, peut être alloué par le ministre aux agents qu'il charge de gérer cet emploi indépendamment de celui dont ils sont titulaires.

ART. 109. Il est alloué aux fonctionnaires et employés désignés ci-après, une indemnité à titre de remboursement des frais des déplacements auxquels ils sont astreints par la nature de leurs fonctions.

Cette indemnité, qui est liquidée trimestriellement dans la forme à déterminer par le ministre, est fixée comme suit :

DÉSIGNATION DES FONCTIONNAIRES.	MINIMUM du nombre de jours de tournée par an.	MAXIMUM annuel quel que soit le nombre de jours d'absence exigé par le service.
Inspecteur général ou d'administration. }	100	1,500
Directeur spécial. }		
Ingénieur en chef, ingénieur principal et inspec- teur de 1 ^{re} et de 2 ^e classe.	100	1,200
Ingénieur principal et inspecteur de 3 ^e classe. . .	100	1,000
Ingénieur et contrôleur.	100	800
Fonctionnaires chargés de la { du chemin de fer.	100	800
surveillance d'un district { des postes. . .	100	1,000
Vérificateur.	100	800
Sous-ingénieur.	100	600
Chef de section.	100	400
Chef des bureaux ambulants	150	600
Agent spécial	125	500

ART. 110. Ces indemnités sont réduites, le cas échéant, au pro-rata du nombre de jours d'absence auxquels les titulaires ont été astreints.

ART. 111. L'absence hors de la résidence, doit comporter au moins dix heures pour pouvoir être portée en compte comme séjour.

Il est alloué un demi-séjour pour moins de dix heures et plus de cinq heures d'absence.

ART. 112. Le découcher compte pour un demi-séjour, lorsque l'absence est de 24 heures au moins.

ART. 113. Dans les maxima annuels fixés ci-dessus ne sont pas compris les frais du chef de déplacements extraordinaires. Ceux-ci sont réglés par un tarif spécial.

ART. 114. Les déplacements extraordinaires sont ordonnés par le directeur général.

ART. 115. Aucune mission à l'étranger ne peut avoir lieu sans l'autorisation expresse du ministre.

ART. 116. Ne sont point considérés comme missions à l'étranger les déplacements ordinaires que nécessite le service international.

ART. 117. Lorsque, par suite de négligence ou d'irrégularités dans une gestion, le séjour d'un fonctionnaire est prolongé au delà des besoins ordinaires du service, les frais de séjour extraordinaires sont mis à la charge de l'agent en défaut et prélevés d'office sur son traitement.

ART. 118. Les chefs et gardes-convois, astreints à découcher par suite de l'organisation des convois, jouissent d'une indemnité qui est fixée, par nuit passée hors de leur résidence, à deux francs cinquante centimes pour les chefs de convoi et à un franc cinquante centimes pour les gardes-convois.

ART. 119. Lorsque des fonctionnaires ne disposent pas d'un bâtiment appartenant à l'État, ou loué par lui, pour y placer leurs bureaux, le ministre peut leur allouer une indemnité, à titre de frais de loyer.

ART. 120. Le ministre peut également allouer une indemnité pour frais de régie, aux agents qui ne reçoivent pas leurs fournitures de bureau de l'administration centrale.

ART. 121. Les sommes éventuellement disponibles, sur les crédits pour personnel, peuvent être, en tout ou en partie, accordées par arrêté royal ou ministériel, selon la distinction établie pour la nomination aux emplois :

a. Aux agents qui se sont distingués par des actes de probité, de courage, de zèle ou d'un dévouement extraordinaire, lorsqu'il n'est pas possible de leur accorder de l'avancement ;

b. Aux agents qui ont été astreints à un travail ou à un service extraordinaire ;

c. Aux agents qui, par suite de maladie, de malheurs de famille ou d'autres circonstances, se trouvent dans une position exceptionnelle.

3^e SECTION. — *Admission aux emplois.*

ART. 122. Pour être nommé à un emploi à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes, il faut :

a. Être Belge de naissance ou naturalisé ;

b. Être âgé de 18 ans au moins et de 50 ans au plus.

Néanmoins les comptables et tous autres agents chargés de fonctions qui, par leur nature même, exigent que les titulaires soient majeurs, devront être âgés de 21 ans.

c. Être en état de fournir le cautionnement exigé pour les fonctions de comptable ou de sous-comptable des deniers publics.

Si le candidat a plus de 19 ans, il doit, en outre, avoir satisfait aux lois sur la milice.

ART. 123. Sont choisis de préférence savoir :

Les gardes-convoi, parmi les gardes-frein et ceux-ci parmi les anciens militaires âgés de moins de 50 ans, belges ou naturalisés.

Les officiers de police, parmi les anciens militaires âgés de moins de 55 ans, belges ou naturalisés.

ART. 124. Des surnuméraires peuvent être attachés à l'administration.

Par dérogation au § b de l'art. 122, nul ne peut être nommé surnuméraire s'il est âgé de plus de 25 ans ou s'il n'a au moins 17 ans accomplis.

ART. 125. La durée du surnumérariat est limitée à une année, lorsque la section d'activité présente des vacances d'emploi et lorsque les titulaires sont reconnus posséder l'aptitude que comporte leur admission définitive.

ART. 126. Les candidats aux emplois dont il est question dans ce chapitre, ne sont admis définitivement dans l'administration qu'après avoir exercé les fonctions de leur grade pendant un temps d'essai.

ART. 127. Le ministre détermine par un arrêté réglementaire :

1^o Quels sont les candidats qui doivent subir un examen avant leur nomination ;

2° Le programme des connaissances exigées ;

3° Quels sont les fonctionnaires qui composent les commissions d'examen ;

4° Les mesures d'exécution relatives aux examens.

ART. 128. Les élèves de l'école du génie civil, déclarés admissibles à l'un des emplois de sous-ingénieur ou de conducteur des ponts et chaussées, qui se présenteront dans les deux années à partir de la date de leur diplôme, pourront concourir sans examen, savoir :

Les premiers, au grade de sous-ingénieur, à concurrence des deux tiers des emplois vacants ;

Les seconds, au grade de sous-chef de section, à concurrence du tiers de ces emplois.

Ils pourront également être nommés à d'autres emplois équivalents ou même inférieurs, selon leur aptitude et les besoins du service.

4^e SECTION. — *Cadre du personnel.*

ART. 129. Le cadre des fonctionnaires et employés de l'administration est divisé en trois sections, savoir :

Section d'activité ,

Section de disponibilité ;

Section de non-activité.

ART. 130. La *section d'activité* comprend les agents dont les services sont utilisés dans l'une des branches de l'administration.

ART. 131. La *section de disponibilité* comprend :

a. Les fonctionnaires et employés hors d'état de remplir leurs fonctions, par suite de maladies ou d'infirmités temporaires ;

b. Ceux dont les fonctions viendraient à être supprimées ou réunies à un autre service ;

c. Ceux qui obtiendraient un congé à long terme, en vertu d'une autorisation royale.

ART. 132. Les fonctionnaires et employés appartenant à la section de disponibilité conservent, dans cette position, le rang d'an-

cienneté qu'ils occupaient au moment où ils ont cessé leurs fonctions.

Cette disposition n'est pas applicable aux fonctionnaires en congé.

ART. 133. Lorsque des vacances d'emploi se présentent dans la section d'activité, elles sont remplies, en général, par les agents en disponibilité, en prenant pour règle l'ancienneté combinée avec l'aptitude spéciale que comporte la position vacante.

ART. 134. Les fonctionnaires et employés formant la *section de disponibilité*, jouissent d'un traitement d'attente fixé comme suit :

a. Pour ceux ayant dix ans ou moins de dix ans de service, la moitié du traitement attaché à leur emploi ;

b. Pour ceux ayant plus de dix ans de service, les deux tiers du traitement attaché à leur emploi.

Cette disposition n'est pas applicable aux agents en disponibilité par suite de congé.

ART. 135. Sont placés dans la *section de non-activité* :

a. Les fonctionnaires et employés suspendus de leurs fonctions, par mesure disciplinaires, pour une période de plus de deux mois ;

b. Ceux qui ne rendent pas les services que l'administration est en droit d'exiger de ses agents.

ART. 136. Il peut leur être accordé une partie de traitement qui, dans aucun cas, n'excède la moitié du traitement attaché à leur emploi.

ART. 137. La mise en non-activité est prononcée pour le terme de deux années au plus.

ART. 138. Il est permis de déroger aux articles qui précèdent en faveur des agents mis en non-activité ou en disponibilité, par mesure générale, antérieurement au présent arrêté.

ART. 139. A l'expiration du terme pour lequel le fonctionnaire ou l'employé a été placé dans cette position, il peut être démissionné ou replacé dans la section d'activité, sans égard à la position ni au grade qu'il occupait précédemment.

3^e SECTION. — *Promotions.*

ART. 140. Nul n'est promu à un grade plus élevé, s'il n'a servi au moins deux années comme titulaire du grade immédiatement inférieur.

De même, nul n'obtient une augmentation de traitement avant deux ans de jouissance du traitement actuel, s'il est supérieur à 1,600 francs.

ART. 141. L'avancement ordinaire est accordé en raison de l'ancienneté, du mérite, du zèle et de la conduite.

ART. 142. Les promotions ne sont accordées que dans la limite des crédits alloués par la législature, des vacances d'emploi, des besoins du service et des traitements fixés pour chaque grade ou classe.

ART. 143. Les dispositions de l'art. 127 concernant les examens qui précèdent les nominations, sont applicables aux promotions.

ART. 144. Il pourra être dérogé aux règles qui précèdent pour les nominations et promotions, si l'intérêt de l'administration l'exige ou s'il s'agit de récompenser des services dont l'importance est constatée, ou d'utiliser ceux de personnes qui ont donné des preuves d'une capacité extraordinaire.

Dans ce cas, la nomination ou la promotion fait l'objet d'un arrêté spécial motivé.

ART. 145. Les sous-ingénieurs et conducteurs honoraires des ponts et chaussées, admis dans l'administration, ne sont pas soumis aux règles de l'avancement aussi longtemps qu'ils n'ont pas obtenu une position équivalente à celle que porte leur diplôme.

ART. 146. Il est dressé annuellement une feuille de signalement par agent.

Ces feuilles ont pour objet principal de renseigner l'administration sur le mérite, le zèle et la conduite du personnel. Elles sont visées hiérarchiquement et servent de base au classement du personnel et aux décisions à prendre.

ART. 147. Tout signalement qui aurait pour résultat d'induire l'administration en erreur sur le compte d'un agent, donne lieu à

la mise en non-activité ou à la révocation du fonctionnaire qui l'a formulé.

6^e SECTION. — *Mesures disciplinaires.*

ART. 148. Les mesures disciplinaires sont :

- La réprimande ;
- La privation de traitement ;
- La suspension ;
- La non-activité ;
- La dégradation ;
- La révocation.

ART. 149. La réprimande est prononcée, savoir :

Par le ministre, pour les fonctionnaires du grade d'inspecteur et au-dessus ;

Par le directeur général, pour les autres fonctionnaires et employés.

ART. 150. La privation de traitement, hors le cas de suspension, n'excède pas quinze jours.

Elle est infligée : par le ministre aux fonctionnaires du rang d'inspecteur de 3^e classe et au-dessus ;

Par le directeur général aux autres fonctionnaires et employés.

Le directeur général peut déléguer aux chefs de direction, aux chefs immédiats, etc., le pouvoir d'infliger la réprimande et la privation de traitement pour cinq jours au plus, sauf à en rendre compte immédiatement.

ART. 151. La suspension est prononcée par le ministre pour deux mois au plus.

Toute suspension entraîne la privation de traitement.

ART. 152. La mise en non-activité, la dégradation et la révocation sont prononcées conformément à la distinction établie pour les nominations.

ART. 153. Aucune peine disciplinaire n'est infligée avant que le fonctionnaire ou l'employé inculpé ait été entendu dans ses moyens de justification.

ART. 154. Les peines disciplinaires peuvent être infligées, suivant la gravité des faits, avec ou sans mise à l'ordre du jour.

On entend par mise à l'ordre du jour, la publication, dans les bureaux et ateliers, de la décision qui prononce la pénalité. La durée de cette publication est, dans tous les cas, limitée à un mois.

ART. 155. Les peines disciplinaires sont consignées à l'état de service de l'agent qu'elles atteignent. Cette mention peut en être rayée par décision motivée du ministre, à raison de bons services ultérieurs.

ART. 156. Peut être révoqué tout fonctionnaire ou employé qui, pendant l'espace d'une année, a encouru trois punitions avec mise à l'ordre du jour.

7^e SECTION. — Répartition du personnel. — Absences. — Congés. — Missions.

ART. 157. Le ministre pourvoit à l'intérim de tous les emplois vacants. Il ordonne les mutations pour les fonctionnaires du rang d'ingénieur de 5^e classe et au-dessus, ainsi que pour les percepteurs, chefs de station, sous-ingénieurs et chefs de section.

Le directeur général répartit entre les différentes branches de service les autres agents.

ART. 158. Sans préjudice aux dispositions en vigueur sur les privations de traitement pour congés d'absence, les congés sont accordés, savoir :

Par le Roi, pour les fonctionnaires et employés nommés par arrêté royal, si le congé est d'un an ou plus.

Par le ministre :

1^o Au directeur général, aux inspecteurs généraux ou d'administration, aux directeurs, inspecteurs et grades assimilés ;

2^o Aux agents en général, pour les congés d'un mois à un an ;

3^o Aux employés nommés par le ministre, lorsque le congé excède un mois.

- Par le directeur général, pour les autres congés. — Toutefois, les directeurs peuvent accorder des congés de 5 jours et moins aux agents inférieurs de leur service, et les chefs immédiats, de 48 heures au plus, sauf à en rendre compte au directeur du service, qui informe mensuellement le directeur général de tous les congés accordés à son personnel.

Toute absence des chefs de station et des percepteurs, lorsqu'elle excède un jour, doit être autorisée par le directeur général.

Le comptable qui demande un congé propose l'agent qui doit le remplacer et répond de sa gestion.

8^e SECTION. — *Dispositions diverses.*

ART. 159. Avant d'entrer en exercice, les fonctionnaires et employés prêtent le serment prescrit par le décret du Congrès national du 20 juillet 1831.

ART. 161. La prestation de serment a lieu :

Entre les mains du ministre pour le directeur général, les inspecteurs généraux ou d'administration, les directeurs, les inspecteurs et grades assimilés ;

Entre les mains du directeur général pour les autres fonctionnaires et employés.

Toutefois, le ministre peut déléguer un autre fonctionnaire pour recevoir le serment des agents dans les provinces.

ART. 161. Les agents astreints à verser un cautionnement ne sont installés qu'après l'accomplissement de cette obligation.

ART. 162. Les emplois soumis à un cautionnement sont désignés par le ministre, qui fixe le chiffre des cautionnements.

ART. 163. Les fonctionnaires et employés ne peuvent, sans une autorisation du ministre, gérer un autre emploi salarié par l'État, la province ou la commune ; accepter un mandat électif ; exercer une profession lucrative ; faire par eux-mêmes, par leur épouse, leurs enfants ou toute autre personne interposée, aucune espèce de commerce, ni participer à la direction ou à l'administration

d'aucune société ou d'établissement industriel ou commercial.

Le ministre peut, dans des cas particuliers, relever de ces interdictions.

ART. 164. Tout fonctionnaire et employé est tenu de résider dans la localité qui lui est assignée.

ART. 165. Le ministre déterminera les cas où les fonctionnaires et employés doivent être en uniforme.

ART. 166. Le ministre arrêtera les règlements pour les divers services d'après les principes du présent arrêté.

Il est autorisé à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer successivement l'exécution de cet arrêté, qui devra être entièrement en vigueur au 1^{er} janvier 1858.

ART. 167. Sont maintenues les dispositions actuellement en vigueur, auxquelles il n'est pas dérogé par le présent arrêté.

ART. 168. Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.



LISTE ET DATE DES CONVENTIONS

ET DES

LIVRETS RÉGLEMENTAIRES MIXTES ET INTERNATIONAUX (1).

SERVICES MIXTES.

DÉSIGNATION des services.	DATES des conventions.	DATES des tarifs.
Mons à Manage.	14 mai 1849.	1 ^{er} juin 1856.
Flandre occidentale.	7 juillet 1852, R. 157. Convention additionnelle 27 déc. 1852, R. 224.	1 ^{er} mai 1856.
Entre-Sambre-et-Meuse.	27 nov. 1852, R. 198.	Sans service mixte.
Tournay à Jurbise.	30 novembre 1848.	1 ^{er} juillet 1854, R. 254.
Dendre-et-Waes.	1 ^{er} nov. 1852, R. 239.	1 ^{er} mai 1856.

(1) La lettre R. indique le recueil administratif.

DÉSIGNATION des services.	DATES des conventions.	DATES des tarifs.
Pepinster à Spa.	1 ^{er} mai 1854, R. 355.	1 ^{er} juillet 1854, R. 355.
Charleroy à Louvain (par la ligne de Wavre à Louvain).	6 février 1855, R. 354. 18 août 1855.	6 février 1855, R. 354. Sans service mixte.
Nord belge.	24 août 1855, R. 365.	21 octobre 1855.
Morialmé à Châtelineau.	25 avril 1855, R. 358.	Sans service mixte.
Manage à Wavre.	10 mai 1856, R. 387.	Sans service mixte.
Grand-Luxembourg.	4 avril 1856, R. 378. 10 oct. 1856, R. 395.	Sans service mixte.
Lierre à Turnhout.	25 janv. 1857, R. 399.	25 janv. 1857, R. 399.
Mons à Hautmont.	20 nov. 1857, R. 418.	Sans service mixte.

AFFLUENTS.

DÉSIGNATION des services.	DATES des conventions.	DATES des tarifs.
Luxembourg.	20 nov. 1853, R. 275.	Circ. du 29 déc. 1853, n° 26614.
Leuze à Péruwelz.	27 avril 1854, circ. 11177.	Circ. du 29 mai 1854, n° 11177.
Tirlemont à Jodoigne.	29 avril 1854, circ. 10531.	Circ. du 14 juin 1854, n° 10531.

SERVICES INTERNATIONAUX.

DÉSIGNATION des services.	DATES des conventions.	DATES des tarifs.
Franco-belge.	29 mai 1854, R. 350. Art. add. 25 août 1855, R. 365.	Juin 1857.
Franco-belge (via Er- quelinnes).	24 août 1855, R. 363.	21 octobre 1855.
Belge-rhénan.	19 sept. 1852, R. 196.	1 ^{er} janvier 1856.

DÉSIGNATION des services.	DATES des conventions.	DATES des tarifs.
Belge-prussien.	27 août 1852, R. 256.	25 août 1854. Supplément 21 octobre 1855.
Belge-allemand.	26 janvier 1854.	15 octobre 1856.
Néerlando-belge-prus- sien.	10 sept. 1856, R. 395.	1 ^{er} octobre 1856.
Hollando-belge.	9 avril 1856, R. 380.	15 mai 1856.
Prusso-belge (petits paquets).	31 janv. 1851, R. 15 et 16.	1852, R. 95.
Anglo-belge (petits paquets).	25 janvier 1852. conv. addit. du 16 mars 1853, R. 223.	»
Franco-belge-prussien (petits paquets).	2 février 1852.	»
Franco-belge-rhénan.	27 mai 1854, R. 331.	15 août 1854. Suppl. 21 oct. 1855.
Franco-belge-rhénan- prussien.	27 juillet 1854, R. 332.	15 août 1854. Suppl. 21 oct. 1855.

CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

1832.

19 juillet 1832 (n° 519). — *Loi concernant les concessions de péages (1).*

LÉOPOLD, etc.

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à concéder des péages pour un terme qui n'excédera pas 90 ans, en se conformant aux lois existantes.

Sont exceptées de la présente disposition les concessions pour travaux de canalisation des fleuves et des rivières.

ART. 2. Les péages à concéder aux personnes, aux sociétés qui se chargent de l'exécution des travaux publics, sont fixés pour toute la durée de la concession.

ART. 3. Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires, que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé.

(1) La loi du 19 juillet 1832 a été successivement prorogée par des lois annuelles ou bisannuelles jusqu'au 15 avril 1843.

La loi du 15 avril 1843 (n° 172) porte :

La loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages (*Bulletin officiel*, n° 319, l. III) est prorogée au 1^{er} janvier 1845.

Néanmoins, aucune ligne de chemin de fer, destinée au transport des voyageurs et

ART. 4. Aucune concession ne peut avoir lieu que par voie d'adjudication publique, et qu'après enquête sur l'utilité des travaux, la hauteur du péage et sa durée.

des marchandises, et d'une étendue de plus de dix kilomètres, ne pourra être concédée qu'en vertu d'une loi.

Le 16 mars 1845 (n° 304) intervint une nouvelle loi qui porte :

Art. 1^{er}. La loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages est prorogée au 1^{er} avril 1847.

Néanmoins, aucun canal de plus de dix kilomètres, aucune ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs et des marchandises et de même étendue, ne pourront être concédés qu'en vertu d'une loi.

Par cette loi, les canaux de plus de dix kilomètres sont assimilés aux chemins de fer destinés au transport des voyageurs et des marchandises.

La loi du 19 juillet 1832, ainsi modifiée, a été ensuite prorogée par des lois annuelles ou bisannuelles.

La dernière loi de prorogation, celle du 5 mars 1856, porte :

ARTICLE UNIQUE. La loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages est prorogée au 1^{er} janvier 1860.

Néanmoins, aucun canal, aucune ligne de chemin de fer de plus de dix kilomètres, ne pourront être concédés qu'en vertu d'une loi.

JURISPRUDENCE. — *Obligations de l'État.* — L'art. 4 de la loi du 19 juillet 1832, qui déclare qu'aucune concession ne peut avoir lieu qu'après enquête sur l'utilité publique des travaux, la hauteur du péage et sa durée, lie-t-il le gouvernement de telle sorte qu'un octroi de concession ne puisse être accordé contrairement à l'avis émis par la commission d'enquête? — Résolu négativement. — Cour de Brux., du 8 août 1838. *Pasic.*, 1838, p. 221.

Propriété du sol. — *Impôts.* — Les routes et chemins de fer construits en vertu de la loi du 19 juillet 1832, moyennant concession de péages pendant une époque déterminée, appartiennent dès à présent au domaine public.

Il n'y a pas lieu de distinguer, pour l'assiette de la contribution foncière, entre le sol et les travaux d'établissement du chemin exécutés sur le même sol.

Les voies de communication susdites jouissent, comme toute autre grande route, de l'exemption d'impôt prononcée par la loi du 3 frimaire an VII. — C. de Bruxelles, 2 mars 1850. *Pasic.*, 1850, p. 124.

— Les sociétés concessionnaires de chemins de fer ne sont point propriétaires du sol sur lequel la voie est établie; cette propriété appartient à l'État.

N'importe que le cahier des charges porterait qu'à l'expiration de la concession, l'État sera subrogé aux droits de la société sur la propriété du terrain. — C. d'appel de Gand, 8 août 1856. *Belg. jud.*, t. XIV, p. 1370. — Voyez aussi: Trib. de Brux., 30 mai 1851. *Belg. jud.*, t. IX, p. 1002. — Trib. d'Anvers, 26 avril 1852. *Idem.*, t. X, p. 388.

Patente. — L'exploitation d'un chemin de fer par une société concessionnaire de péages est sujette à patente.

La patente doit être fixée, si la société concessionnaire est anonyme, non pas confor-

ART. 5. Les péages pour l'exécution des travaux publics, entrepris par les autorités communales et provinciales, dans l'étendue de leurs territoires, sont autorisés par le Roi.

mément à l'art. 5, mais sur le pied de l'art. 1, tableau 9, de la loi du 21 mai 1849. — C. de cass., 11 nov. 1850. *Belg. jud.*, tom. V, p. 1446. — C. de cass., 26 mai 1852. *Belg. jud.*, tom. XIII, p. 65. — Cour de cass., 25 février 1857. *Pasic.*, 1857, p. 472.

Expropriation. — L'État a intérêt et qualité pour figurer dans l'action en expropriation intentée par le concessionnaire d'un chemin de fer. — C. de Brux., 30 mai 1858. *Pasic.*, 1858, p. 136.

— L'État n'a pas sent qualité pour intenter une action en expropriation pour cause d'utilité publique. Si les travaux qui donnent lieu à l'expropriation ont été concédés, elle peut être poursuivie en nom personnel par les concessionnaires. — C. de Brux., 26 mai 1841. *Pasic.*, 1841, p. 192.

Acte de commerce. — Compétence commerciale. — Les entreprises de construction de chemins de fer ne sont pas en elles-mêmes des actes de commerce.

Les sociétés concessionnaires ne relèveraient des tribunaux de commerce, aux termes de l'art. 632 du Code de commerce, que pour autant qu'il s'agit d'achat de matériaux pour appliquer à ces constructions.

La société ne serait pas non plus justiciable des tribunaux de commerce du chef d'une sous-entreprise consentie partiellement pour la pose d'une partie des rails, sans qu'il y eût aucune fourniture à effectuer. — Cour de Liège, 22 décembre 1849. *Pasic.*, 1850, page 338.

— L'entreprise d'un chemin de fer ne peut être considérée comme commerciale, alors surtout que l'achat des matériaux, etc., nécessaires à l'exécution des travaux, n'en fait pas l'opération principale. — Cour de Bruxelles, 4 juillet 1846. *Pasic.*, 1847, page 23.

— Une société, pour l'établissement d'un chemin de fer, est-elle civile ou commerciale ?

Quid, si cette société exploite de grands établissements métallurgiques qui font des opérations importantes soit en argent, soit en marchandises. — Dans ce cas elle est commerciale. — C. de Brux., 11 déc. 1850. *Pasic.*, 1852, p. 254.

— Doit être tenue pour commerciale, même pendant la période consacrée à la construction d'un chemin de fer, la société formée pour l'établissement et l'exploitation de ce chemin. — Ainsi, même pendant cette période, les contestations entre associés doivent être soumises à des arbitres. — Cour de Bruxelles, 1 février 1851. *Belg. jud.*, tom. X, p. 968.

— Un entrepreneur de travaux publics qui a soumissionné la construction d'un chemin de fer concédé à une compagnie, peut compétemment assigner celle-ci devant la juridiction commerciale en paiement de fournitures et prestation d'ouvrages, et d'une indemnité supplémentaire promise en dehors des prévisions du contrat. — C. de Brux., 7 mai 1856. *Pasic.*, 1856, p. 365.

— La compagnie concessionnaire d'un chemin de fer fait acte de commerce, même en ce qui la concerne, en achetant chez un briquetier des briques destinés à la construction

ART. 6. Les péages sur une voie vicinale ou sur un pont, ne sont autorisés qu'en suite d'une information dans les communes environnantes.

des bâtiments nécessaires pour l'exploitation du chemin. — C. de Gand, 2 juin 1856. *Belg. jud.*, tom. XIV, p. 1032.

Obligations des concessionnaires. — La concession de travaux publics n'oblige l'État qu'à prêter au concessionnaire l'appui de son pouvoir pour l'exécution de l'entreprise et à lui garantir, pendant la durée de son octroi, l'exercice du privilège concédé.

Le concessionnaire est tenu de faire, sous le rapport des travaux et des dépenses tout ce que l'État eût fait s'il avait jugé à propos de construire par lui-même.

L'État qui, en concédant un chemin de fer, a procuré et promis le parcours, par emprunt d'une autre concession, sur un espace déterminé de la concession nouvelle, ne peut être tenu de procurer ce parcours, au cas où la concession plus ancienne viendrait à être abandonnée par le concessionnaire avant l'achèvement de la voie.

Le concessionnaire de la seconde entreprise est, en ce cas, obligé d'exécuter l'entier parcours de la voie qu'il a entreprise.

La réserve du droit des tiers dans une convention ou un acte public doit s'entendre non-seulement des tiers créanciers mais de tous tiers quelconques, à qui il peut importer que la convention ou l'acte ne soit pas opposé. — Bruxelles, 31 juillet 1850. *Belg. jud.*, tom. VIII, p. 1337.

— Est nulle et contraire à la loi la clause imprimée dans le règlement d'une compagnie de chemin de fer, ou insérée dans une lettre de voiture, et portant que, en cas de perte ou de dommage des objets à transporter, le propriétaire ne pourra réclamer, à titre de dommages-intérêts, qu'une somme déterminée, sauf le cas d'une assurance spéciale. — C. de Cologne. *Belg. jud.*, tom. XI, p. 763.

— La clause du cahier des charges d'une concession de chemin de fer, ordonnant d'interpréter dans le sens le plus large le principe de la non-intervention de l'État dans la construction des lignes concédées, ne fait pas obstacle à ce que le juge exempte le concessionnaire de l'obligation de fournir certains appareils fixes, utiles ou nécessaires à l'exploitation.

Cette clause n'équivaut pas à une clause de forfait absolu chargeant le concessionnaire de tous travaux imprévus.

Les disques-signaux ou appareils de signaux à distance peuvent être considérés comme engins nécessaires à la police de la route. — Trib. de Brux., 24 février 1855. *Belg. jud.*, tom. XIII, p. 324.

— Les exploitants de chemins de fer sont responsables des incendies occasionnés par les flammèches qui s'échappent des locomotives, alors même qu'on ne peut leur reprocher ni négligence ni imprudence. — C. de Brux., 2 août 1856. — *Belg. jud.*, t. XIV, page 1361.

— La société concessionnaire d'un chemin de fer, qui a rempli les formalités de l'expropriation vis-à-vis du propriétaire de la surface, n'est autorisée ni par la loi ni par l'usage, à disposer de la mine de houille qu'elle découvre dans les déblais, alors même que celui qui est le concessionnaire de cette mine ne se présente pas pour la recueillir. — C. Brux., 21 déc. 1857. *Belg. jud.*, 1858, p. 162.

Les péages sur une route provinciale ne sont autorisés qu'en suite d'une affiche dans les communes qu'elle traverse.

ART. 7. La présente loi ne sera obligatoire que jusqu'au 1^{er} juillet 1833.

26 août 1832 (n° 632). — *Arrêté royal relatif aux projets de travaux d'utilité publique* (1).

1836.

29 novembre 1836 (n° 594). — *Arrêté organique de la loi du 19 juillet 1832.*

LÉOPOLD, etc.

Vu la loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages;

Voulant apporter aux dispositions réglementaires de ladite loi les modifications dont l'expérience a fait connaître l'utilité;

Sur le rapport, etc., avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Toute proposition d'exécuter par voie de concession de péages, des travaux d'utilité publique, tels que routes, canaux, ponts, chemin de fer, canalisation des fleuves ou rivières, etc., devra être formée et instruite conformément aux dispositions du présent règlement.

(1) Cet arrêté a été abrogé par l'arrêté royal du 29 novembre 1836, mais la plupart de ses dispositions se trouvent reproduites dans ce dernier arrêté.

JURISPRUDENCE. — Il entre dans les pouvoirs de l'État de régler, comme il l'entend, l'exécution des travaux publics et de modifier, quand il le juge nécessaire, les règles qu'il a posées à cet égard, tant qu'il n'est pas intervenu entre lui et des particuliers un traité qui fixe contradictoirement le droit respectif des parties.

L'arrêté royal du 26 août 1832 ne pourrait être invoqué avec fruit sous ce dernier rapport. — Cour de Bruxelles, 12 juin 1833. *Pasier.*, 1834, p. 236. — Tribunal de Bruxelles, 1^{er} juillet 1836. *Belgique judiciaire*, tome XIV, p. 1128.

§ 1^{er}. — *Du projet et de l'instruction préalable à l'enquête.*

ART. 2. Ce projet sera adressé au département de l'intérieur (1); il se composera nécessairement :

1° D'un mémoire descriptif dans lequel on fera connaître le but de l'entreprise, les avantages qui doivent en résulter pour le public, de quelle manière elle se lie aux communications existantes, et quelle sera son influence probable sur ces dernières ;

2° D'une estimation détaillée de la dépense ;

3° Du tarif des droits et péages et de l'exposé raisonné des revenus probables.

4° D'un projet complet de cahier de charges ;

5° D'un plan général des localités, avec indication du tracé que l'on se propose de suivre.

6° D'un nivellement en long, accompagné de profils en travers, en nombre suffisant pour que le relief du terrain soit connu.

7° De plans de détail, indiquant les dimensions principales des ouvrages les plus importants.

Toutes ces pièces devront être datées et revêtues de la signature de l'auteur de la proposition. Elles pourront être imprimées et distribuées aux frais de ce dernier et par les soins du département de l'intérieur.

ART. 3. Le projet sera envoyé à l'avis du conseil des ponts et chaussées, lorsqu'il sera réuni; ou, à défaut de ce conseil, d'une commission d'ingénieurs.

ART. 4. -L'auteur de la proposition pourra être entendu par le conseil ou la commission, afin de lui donner les renseignements qu'il jugera utiles, et de répondre aux observations qui lui seraient adressées.

ART. 5. Le conseil ou la commission fera un rapport sur l'ensemble du projet et prendra des conclusions, tant sur la possibi-

(1) Actuellement ministère des travaux publics.

lité d'exécution que sur les questions à poser à la commission d'enquête.

En cas de proposition pour le rejet, le rapport sera communiqué à l'auteur du projet avec la décision ministérielle.

ART. 6. Le ministre de l'intérieur pourra, soit directement, soit sur la proposition du conseil ou de la commission, faire vérifier, tant par opérations sur le terrain que de toute autre manière, et aux frais du demandeur en concession, les données du projet.

ART. 7. L'auteur de la proposition supportera tous les frais auxquels donneront lieu :

1° L'impression des plans et pièces composant le projet ou relatifs à son instruction;

2° Les vérifications prévues à l'art. 6;

3° L'enquête dont il sera parlé ci-après.

A cet effet il sera tenu de déposer les sommes qui auront été déterminées par le ministre de l'intérieur, soit en une fois, soit successivement et au fur et à mesure des besoins. S'il demeurerait en défaut de satisfaire à cette obligation, l'instruction serait aussitôt suspendue.

§ 2. — *De l'enquête* (1).

ART. 8. Le projet dressé conformément à l'art. 2, sera déposé à l'examen du public, avec les documents complémentaires fournis par l'auteur de la proposition, en exécution de l'art. 4, et le travail de la personne ou des personnes déléguées, aux termes de l'art. 6.

La durée du dépôt sera d'un mois au moins et de trois mois au plus; un registre sera ouvert pendant ce temps pour recevoir les observations auxquelles le projet pourra donner lieu.

Le dépôt des pièces ainsi que l'ouverture du registre seront an-

(1) Aux termes de l'arrêté royal du 28 mai 1846 les formalités de l'enquête sont applicables aux demandes en concession de chemins de fer.

Voir ci-dessus la note sur l'art. 26 et dernier de la loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

noncés par avis inséré au *Moniteur* et dans l'un des journaux de la province, et renouvelés chaque mois. Ils seront également annoncés dans le *Mémorial administratif* de la province et, par voie d'affiches dans les communes que le projet traverse; ces affiches seront faites deux fois à huit jours d'intervalle.

ART. 9. Il sera formé au chef-lieu ou dans une autre ville ou commune de la province, une commission d'enquête, composée de sept membres au moins et de onze membres au plus; elle sera présidée par un membre de la députation du conseil provincial, désigné par le ministre; une moitié des autres membres sera également nommée par le ministre; l'autre moitié sera au choix de la députation. Les uns et les autres seront pris parmi les principaux propriétaires, négociants, armateurs ou chefs d'établissements industriels.

Les nominations à faire par la députation du conseil provincial précéderont nécessairement celles à faire par le ministre.

Les membres des commissions d'enquêtes recevront des frais de déplacement et de séjour, sur le pied de ceux alloués aux membres des conseils provinciaux.

ART. 10. La commission d'enquête se réunira à l'expiration du délai fixé en exécution de l'art. 8; elle examinera les déclarations consignées au registre de l'enquête, et entendra l'auteur du projet. Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées fourniront à la commission d'enquête tous les renseignements qui seront nécessaires, notamment sur les questions d'art, les évaluations d'ouvrages et leur utilité sous le rapport de l'industrie et du commerce; à cet effet ils assisteront aux séances de la commission mais sans voix délibérative. La commission pourra aussi entendre les ingénieurs des mines, les personnes chargées par le ministre de faire les vérifications prévues à l'art. 6, ainsi que toutes autres personnes qu'elle jugerait utile de consulter; et, après avoir recueilli tous les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera ses conclusions motivées, spécialement sur l'utilité publique du projet, la hauteur des droits à percevoir, la durée de leur percep-

tion, ainsi que sur les questions qui pourraient avoir été posées par le ministre. Ces diverses opérations devront être terminées dans un nouveau délai d'un mois.

ART. 11. Le procès-verbal de l'enquête sera clos et transmis immédiatement à la députation du conseil provincial; celle-ci, après avoir consulté les chambres de commerce des villes intéressées, l'adressera avec son avis, au ministre de l'intérieur; cet envoi aura lieu dans le mois qui suivra la date du procès-verbal.

ART. 12. Lorsque deux ou plusieurs provinces seront traversées par la ligne des travaux, ou éminemment intéressées à leur exécution, on observera dans chacune d'elles les formalités de dépôt et de publications prescrites par l'art. 8 ci-dessus; après quoi, les registres d'enquête et les pièces justifiant de l'accomplissement des formalités prescrites, seront transmis au ministre de l'intérieur qui les adressera collectivement à une commission d'enquête, composée dans ce cas spécial de 3, 4 ou 5 membres nommés par la députation du conseil de chaque province, et d'un nombre égal de membres et du président nommé par le ministre de l'intérieur.

ART. 13. Dans le cas prévu à l'article précédent, le procès-verbal d'enquête sera transmis au ministre de l'intérieur, qui le communiquera aux députations des différentes provinces; celles-ci donneront leur avis après avoir entendu les chambres de commerce, ainsi qu'il est dit à l'art. 11.

ART. 14. Lorsque deux ou plusieurs projets seront connexes ou en concurrence, il pourront être réunis dans une même enquête ou déferés à l'examen d'une commission précédemment instituée pour l'un ou l'autre des projets.

ART. 15. Les conseils provinciaux pourront être entendus, lorsque la décision du Gouvernement ne sera pas encore arrêtée à l'époque de leur réunion.

ART. 16. Le ministre de l'intérieur prend toutes les dispositions relatives à la tenue des enquêtes; il détermine notamment la durée et le lieu du dépôt des pièces à l'inspection du public, le nombre

des membres dont la commission sera composée, et le lieu où elle se réunira.

§ 3. — *Du cahier des charges.*

ART. 17. L'instruction précédemment décrite étant terminée, le conseil ou la commission des ponts et chaussées, après avoir entendu le demandeur en concession dans tous ses moyens ou explications, soumettra à l'approbation de Notre ministre de l'intérieur un projet de cahier des charges indiquant les points essentiels du tracé, les dimensions des ouvrages principaux, les conditions à remplir dans le but d'assurer les intérêts généraux et ceux des tiers, les garanties d'exécution, le mode de surveillance de l'administration, le tarif des droits à percevoir et la durée de leur perception, le délai dans lequel les travaux seront commencés et achevés.

§ 4. — *De la soumission et de l'adjudication.*

ART. 18. Lorsque le cahier des charges aura été arrêté par le ministre de l'intérieur, le demandeur en concession sera tenu de soumissionner l'entreprise aux clauses et conditions y reprises et ce dans un délai d'un mois, à dater du jour où il lui en aura été donné communication.

ART. 19. A défaut par le demandeur en concession de se conformer à l'article précédent, sa proposition sera censée non avenue et deviendra la propriété du Gouvernement.

ART. 20. L'entreprise dûment soumissionnée, sera mise en adjudication publique, sous réserve de notre approbation.

ART. 21. L'adjudication se fera au rabais, soit sur la durée de la concession, soit sur la hauteur des péages, fixée en maximum au cahier des charges, suivant que l'une ou l'autre base aura été jugée plus utile.

ART. 22. Si les rabais offerts n'atteignent pas 5 p. c. du montant des péages ou le vingtième de la durée de la concession, le demandeur en concession sera déclaré adjudicataire; il sera évincé si les

rabais atteignent ce taux. Dans l'un et l'autre cas l'adjudication ne sera définitive que par notre approbation. Notre arrêté portant approbation de l'adjudication décrètera en même temps l'exécution des travaux.

§ 5. — *Des avantages réservés au demandeur en concession.*

ART. 23. Le demandeur évincé sera remboursé par l'adjudicataire de tous les frais d'enquête et autres relatifs à l'instruction prévue au présent règlement.

ART. 24. Lorsqu'il sera l'auteur du projet, il aura en outre, et de ce chef, droit à une indemnité à charge de l'adjudicataire.

ART. 25. Est réputé auteur du projet celui qui en a fourni les éléments principaux conformément au présent arrêté.

ART. 26. L'indemnité dont il est fait mention à l'art. 24, sera établie en raison des sommes et du temps consacrés aux travaux préparatoires et du mérite de conception du projet ; elle sera réglée par Notre ministre de l'intérieur, sur l'avis du conseil des ponts et chaussées ou de la commission d'ingénieurs qui aura rédigé le cahier des charges : une clause spéciale du cahier des charges en déterminera le montant.

ART. 27. Si, dans le cas prévu par l'art. 19, le projet reçoit un commencement d'exécution dans les cinq années de la communication du cahier des charges au demandeur en concession, celui-ci pourra également réclamer l'indemnité dont il est fait mention à l'art. 24, soit du concessionnaire, soit du Gouvernement, si c'est lui qui exécute.

ART. 28. Aucune indemnité ne pourra être réclamée que dans les cas spécialement prévus par le présent arrêté.

§ 6. — *Dispositions générales.*

ART. 29. Lorsque le terme de la concession devra excéder 90 ans, ou lorsqu'il aura été fait une demande en concession

directe sans concurrence, ou lorsqu'il sera question de canaliser des fleuves ou rivières, on se conformera pour l'instruction aux dispositions du présent règlement; après quoi un projet de loi sera présenté aux Chambres, s'il y a lieu, afin d'autoriser le Gouvernement à donner suite à la demande.

ART. 30. Lorsque les travaux projetés se lieront aux ouvrages militaires du royaume, directement ou indirectement, le ministre de l'intérieur se concertera avec le ministre de la guerre pour les mesures à prendre pour leur exécution.

Il n'est point dérogé aux règlements qui déterminent les attributions du génie militaire.

ART. 31. Nos arrêtés des 18 juillet et 26 août 1832 et 22 mars 1834 sont rapportés.

Notre ministre de l'intérieur est chargé, etc. (1).

Anvers à Gand.

—
1842.
—

16 novembre 1842 (n° 1101). — *Arrêté royal qui déclare le sieur Deridder concessionnaire du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et Saint-Nicolas.*

ART. 1^{er}. Le sieur Gustave-Joseph Deridder est déclaré concessionnaire provisoire du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et Saint-Nicolas, et ce sur le pied des stipulations du cahier des charges du 29 septembre et de la soumission du 18 octobre et de la clause additionnelle du 3 novembre 1842.

ART. 2. La concession provisoire deviendra définitive aussitôt

(1) Voir l'arrêté royal du 28 mai 1846.

que le concessionnaire aura, endéans le délai prescrit, déposé le cautionnement exigé par le cahier des charges et justifié de la réunion de la moitié des capitaux nécessaires.

1843.

Loi du 15 avril 1843 (n° 172) (1).

ARTICLE UNIQUE. La loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages est prorogée au 1^{er} janvier 1845.

Néanmoins aucune ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs et des marchandises et d'une étendue de plus de dix kilomètres ne pourra être accordée qu'en vertu d'une loi.

1845.

Loi du 16 mai 1845 (n° 304) (2).

ART. 1^{er}. La loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages est prorogée au 1^{er} avril 1847.

Néanmoins aucun canal de plus de dix kilomètres, aucune ligne de chemin de fer, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, et de même étendue, ne pourront être concédés qu'en vertu d'une loi.

ART. 2. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa promulgation.

(1) Voir la note sur la loi du 19 juillet 1832.

(2) *Idem.*

24 mai 1845 (n° 328). — *Arrêté ministériel sur les demandes en concession de chemins de fer. (Moniteur du 24 mai 1845.)*

Le ministre des travaux publics :

Vu la loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages ;

Vu la loi du 16 mai 1845 ;

Vu l'arrêté du 29 novembre 1836 portant règlement sur les demandes en concession de péages ;

Vu notamment les art. 1 à 16 et l'art. 29 de ce règlement ;

Vu les diverses demandes en concession de chemin de fer qui ont récemment été adressées au département des travaux publics ;

Considérant que les chemins de fer de 10 kilomètres au plus d'étendue sont seuls concessibles par le Gouvernement, sans recours à la législature, et que les concessions de l'espèce ne peuvent être accordées que par voie d'adjudication publique ; qu'elles doivent en outre être précédées de l'accomplissement des formalités d'enquête et autres décrétées dans le règlement du 20 novembre 1836 et ordonnées en principe par la loi du 19 juillet 1832 ;

Qu'il y a lieu de soumettre aux mêmes formalités d'enquête et à la même instruction les demandes relatives à des chemins de fer de plus de 10 kilomètres d'étendue, et ce avec d'autant plus de raison que les demandes de cette catégorie ne peuvent recevoir de solution dans l'intervalle des sessions législatives ; que cette marche est d'ailleurs indiquée par l'art. 29 du règlement du 29 novembre 1836 ;

Considérant d'ailleurs que le plus grand nombre de demandes adressées au département des travaux publics sont incomplètes et irrégulières,

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. L'instruction des demandes en concession de chemins de fer, irrégulièrement formées, sera suspendue, en attendant que ces demandes aient été complétées par la production de tous les documents exigés par l'arrêté réglementaire du 29 novembre 1836.

ART. 2. Les demandes régulièrement formées ou dûment com-

plétées, seront, après examen du conseil des ponts et chaussées, soumises aux enquêtes prescrites par le même règlement.

ART. 3. La concession de chemins de fer de 10 kilomètres au plus d'étendue ne sera accordée, après l'accomplissement des formalités ci-dessus rappelées, que par voie d'adjudication publique.

ART. 4. Il ne sera fait de convention provisoire pour les demandes à soumettre à la législature, qu'après instruction complète de la manière indiquée par le présent arrêté.

ART. 5. Le présent arrêté sera inséré au *Moniteur*.

LIGNES CONCÉDÉES EN 1845 :

Entre-Sambre-et-Meuse. — Tournay à Jurbise. — Saint-Trond à Hasselt. — Bruges à Courtrai, Ypres, Poperinghe (Flandre occidentale). — Louvain à la Sambre. — Erquelines à Marchienne-au-Pont (Charleroy à la frontière de France). — Namur à Liège et Manage à Mons. — Vallée de la Dendre. — Manage à Erquelines.

Entre-Sambre-et-Meuse.

7 mars 1845 (n° 57). — Loi qui autorise le gouvernement à accorder à la compagnie Richards la concession du chemin de fer d'*Entre-Sambre-et-Meuse* et de ses embranchements. (*Moniteur* du 8 mars 1845) (1).

(1) Arrêté royal du 28 mars 1845 (n° 133), portant concession à la compagnie Richards du chemin de fer d'*Entre-Sambre-et-Meuse*. (*Moniteur* du 30 mars 1845.)

— Arrêté royal du 1^{er} mars 1846 (n° 135), accordant à la compagnie Richards la concession, à titre d'extension du chemin de fer d'*Entre-Sambre-et-Meuse*, d'un chemin de fer de Florenne à la Meuse, avec embranchement d'Oret à la Sambre près Couillet. (*Moniteur* du 11 mars 1846.)

— Loi du 6 juin 1848 (n° 519), autorisant la prorogation du délai d'exécution. (*Moniteur* du 10 juin 1848.)

— Arrêté royal d'exécution de ladite loi. (*Moniteur* du 11 juin 1848.)

— Loi du 20 décembre 1851, autorisant le gouvernement à conclure avec la compagnie

Tournay à Jurbise et Saint-Trond à Hasselt.

16 mai 1845 (n° 308). — Loi autorisant la concession des chemins de fer de *Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt*. (*Moniteur* du 21 mai 1845) (1).

Flandre occidentale.

18 mai 1845 (n° 315). — Loi autorisant la concession du chemin de fer de *Bruges à Courtrai, à Ypres et à Poperinghe* avec embranchements à la Compagnie représentée par les sieurs Richards (W.-P.), Fearon (J.-P.), Hayter (W.-G.), Cubitt (L.) et Chantrell (C.). (*Moniteur* du 22 mai 1845) (2).

cessionnaire du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, une convention définitive basée sur les clauses et conditions mentionnées dans la convention provisoire du 1^{er} juillet 1851.

— Loi du 4 février 1852 (n° 47). Arrêté royal qui approuve la convention définitive du 31 janvier 1852. (*Moniteur* du 8 février 1852.)

(1) Arrêté royal du 19 mai 1845 (n° 319), portant concession des chemins de fer de *Tournay à Jurbise, et de St.-Trond à Hasselt*, à MM. Mackenzie (W.), Barry (J.-D.), Bulloz (A.-B.), Tercekin-Sigart (A) et Bruneau (A.-B.). (*Moniteur* du 21 mai 1845.)

— Loi du 14 juin 1848 (n° 332), autorisant la prorogation du délai d'exécution et convention. (*Moniteur* du 24 juin 1848.)

(2) Arrêté royal du 21 mai 1845 (n° 314) de concession dudit chemin de fer (convention et cahier des charges).

— Arrêté royal du 5 septembre 1845 (n° 666), fixant la direction de l'embranchement partant de Thielt du chemin de fer de *Bruges à Courtrai, Ypres à Poperinghe*. (*Moniteur* du 6 septembre 1845.)

— Arrêté royal du 26 novembre 1845 (n° 548), déclarant les sieurs Chantrell (W.-D.), Richards (W.-P.), Fearon (J.-P.) et Cubitt (L.), concessionnaires du prolongement de l'embranchement des chemins de fer de la Flandre occidentale, de *Dixmude* jusqu'à *Furnes*. (*Moniteur* du 1^{er} décembre 1845.)

— Loi du 8 juin 1848 (n° 321), autorisant la prorogation du délai d'exécution. (*Moniteur* du 11 juin 1848.)

— Arrêté d'exécution du 8 juin 1848 (*ibid.*).

— Loi du 21 mai 1854 (n° 205), accordant un délai à la compagnie du chemin de fer de la Flandre occidentale. (*Moniteur* du 25 mai 1856.)

Louvain à la Sambre.

21 mai 1845 (n° 341). — Loi autorisant la concession du chemin de fer de *Louvain à la Sambre*, à la Compagnie représentée par les sieurs Tarte (X.), Scherman (E.) et Smale (H. L.). (*Moniteur* du 29 mai 1845) (1).

21 mai 1845 (n° 343). — Loi autorisant le gouvernement à accorder à la Compagnie représentée par M. d'Harcourt (G.-R.), de Londres, stipulant au nom de MM. Spottiswoode (A.), Bates (R.) et Garry Fry (John), la concession des chemins de fer de *Liège à Namur et de Manage à Mons* (2).

Charleroy à Erquellines.

28 mai 1845 (n° 344). — Arrêté royal portant concession du chemin de fer d'*Erquellines à Marchienne-au-Pont*, près Charle-

(1) Arrêté du 27 mai 1845 (n° 342), portant concession dudit chemin de fer. — Convention et cahier des charges. (*Moniteur* du 29 mai 1845.)

— Loi du 21 mars 1846 (n° 217), autorisant la modification de la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre. (*Moniteur* du 30 mars 1846.)

— Loi du 8 juin 1848, autorisant la prorogation du délai d'exécution.

Cette compagnie a été déchuë. Voir la loi du 20 décembre 1851, art. 3, § a, art. 4, § d.

(2) La loi du 21 mai 1845, par son art. 2, autorise le gouvernement à concéder le chemin de fer de Namur à Liège, soit jusqu'à Visé, soit jusqu'à la frontière néerlandaise.

Par son art. 3, le gouvernement est autorisé à concéder à la Compagnie représentée par les sieurs Bischoff-heim (J.-R.) et Oppenheim (J.) :

1° Le canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille ;

2° La branche du chemin de fer, ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquellines.

Par son art. 4, le gouvernement est autorisé à accorder à la Compagnie représentée par le sieur Neville (A.-H.), la concession d'un chemin de fer de Marchienne-au-Pont à la frontière de France par la vallée de la Sambre. (*Moniteur* du 29 mai 1845.)

roy, par la vallée de la Sambre. — Convention et cahier des charges. (*Moniteur* du 29 mai 1845) (1).

Liège à Namur et Manage à Mons.

20 juin 1845 (n° 456). — Arrêté royal portant concession à la Compagnie représentée par les sieurs Spottiswoode (A.), Bates (R.-M.) et autres, des chemins de fer de *Liège à Namur et de Manage à Mons*. (*Moniteur* du 21 juin 1845) (2).

(1) Loi du 18 juillet 1848 (n° 396), autorisant la prorogation du délai d'exécution du chemin de fer concédé de Marchienne-au-Pont à Erquelinnes. (*Moniteur* du 12 août 1848.)

— Arrêté royal du 9 août 1848, approuvant la convention relative à la prorogation. (*Moniteur*, *ibid.*)

— Loi du 24 juin 1850 (n° 322), qui autorise une réduction de largeur à l'entre-voie du chemin de fer concédé de Marchienne-au-Pont à Erquelinnes. (*Moniteur* du 5 juillet 1850.)

— Loi du 24 novembre 1851 (n° 485), autorisant le gouvernement à proroger au 1^{er} juillet 1852 le délai d'exécution du chemin de fer de Marchienne-au-Pont à Erquelinnes. (*Moniteur* du 29 novembre 1851.)

— Loi du 20 décembre 1851, autorisant entre autre le gouvernement à garantir à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France un minimum de produit net pendant le terme de 10 ans.

— Arrêté royal du 29 janvier 1852 (n° 34), approuvant la convention intervenue le 7 janvier 1852 entre le ministre des travaux publics et la Compagnie dudit chemin de fer, ladite convention réglant le minimum d'intérêt à 90,000 fr. pendant 10 ans. (*Moniteur* du 31 janvier 1852)

(2) Loi du 24 février 1849 (n° 101), autorisant la prorogation du délai d'exécution des chemins de fer concédés de Liège à Namur et de Mons à Manage. (*Moniteur* du 6 mars 1849.)

— Arrêté royal du 26 février 1849 (n° 105), approuvant la convention y relative. (*Moniteur*, *ibid.*)

— Loi du 4 juin 1850 (n° 277), autorisant le gouvernement : 1^o à dispenser la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Liège à Namur, de construire des stations spéciales aux abords de Namur et de Liège ; 2^o à accorder à cette Compagnie la faculté de relier son chemin de fer aux stations du chemin de fer de l'État, existantes à Liège et à Namur, et de faire usage de ces deux stations. (*Moniteur* du 7 juin 1850.)

— Loi du 4 juin 1850 (n° 276), qui autorise le gouvernement à prêter 1,300,000 fr. à

Vallée de la Dendre.

12 juin 1845 (n° 461). — Loi autorisant la concession du chemin de fer de la *vallée de la Dendre* à M. d'Harcourt (G.-R.), de Londres, représentant les directeurs du canal de Jemmapes à Alost, et MM. Hoorickx (G.) et Carolus (Henri), agissant tant pour eux que pour leurs compagnies. (*Moniteur* du 23 juin 1845) (1).

Manage à Erquelinnes.

15 novembre 1845 (n° 862). — Arrêté royal par lequel la Compagnie représentée par les sieurs Bischoffsheim (J.-R.) et Oppenheim (J.), est déclarée concessionnaire, en exécution de l'art. 3 de la loi du 21 mai 1845, du chemin de fer ayant son origine au chemin de fer de *Manage à Mons* et aboutissant à la Sambre vers Erquelinnes. (*Moniteur* du 5 décembre 1845) (2).

la Compagnie du chemin de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons. (*Moniteur* du 7 juin 1850.)

— Arrêté royal du 31 janvier 1855 (n° 49), autorisant l'exploitation du chemin de fer de Namur à Liège par la Société du chemin de fer du Nord.

(1) Loi du 21 juin 1845 (n° 462), arrêté royal de concession dudit chemin de fer. — Convention et cahier des charges. (*Moniteur* du 23 juin 1845.)

— Loi du 20 décembre 1851 (n° 539). (*Moniteur* du 22 décembre 1852.)

ART. 5. Le gouvernement est autorisé à accepter aux conditions mentionnées dans la déclaration du 27 mars 1851, la renonciation faite en faveur des sieurs J.-A. de Mot et Comp., par la Société anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, à la concession qui lui a été octroyée par arrêté royal du 21 juin 1845, rendu en exécution de la loi du 12 du même mois.

Dans ce cas la loi et l'arrêté royal précités sont rapportés.

(2) Arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 10 juin 1848 décidant que les concessionnaires ne sont pas tenus d'exécuter ledit chemin de fer.

— Loi du 20 décembre 1851 :

ART. 7. Le gouvernement est autorisé à concéder la branche du chemin de fer ayant

1846.

28 mai 1846 (n° 407). — *Arrêté royal relatif aux demandes en concession de chemins de fer et de canaux (1).*

LÉOPOLD, etc.

Vu la loi du 19 juillet 1832 sur les concessions de péages;

Vu notre arrêté du 29 novembre 1836, portant règlement pour l'exécution de cette loi;

Vu l'art. 1^{er} de la loi du 16 mai 1845;

Considérant que les demandes en concession de canaux et de chemins de fer, à l'égard desquels il est réservé à la législature de

son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelinnes.

Le cautionnement qu'il croira convenable de demander, sera fourni dans les trois mois de la convention provisoire et avant la signature de l'arrêté de la concession.

(1) « Lorsque le gouvernement était investi du pouvoir d'accorder des concessions de canaux et de chemins de fer, il avait toute liberté d'admettre ou de rejeter les demandes y relatives, qui lui étaient soumises. Il pouvait notamment, aux termes de l'art. 5 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, organique de la loi du 19 juillet 1832, après avoir entendu le conseil des ponts et chaussées et préalablement à toute enquête, prononcer le rejet d'une demande en concession de chemin de fer ou de canal. Cette faculté de rejet était inhérente au pouvoir même de concéder. Aujourd'hui le gouvernement ne pourrait plus en user, sans préjuger le vote de la législature et, par conséquent, sans excéder ses pouvoirs.

» Mais ce que le gouvernement peut et doit faire, c'est diriger convenablement l'instruction et user de son initiative en matière de concession, d'après ce qu'il croit utile et conforme aux vrais intérêts du pays. Il peut accorder son initiative, la refuser ou l'ajourner. Il doit pouvoir se prononcer à cet égard, en cas de refus ou d'ajournement, sans attendre l'accomplissement des formalités d'enquête prévus par le règlement de novembre 1836. Une marche contraire aurait de sérieux inconvénients qu'il importe d'éviter.

» Elle exigerait, sans utilité réelle, un travail administratif considérable; par la publicité des enquêtes, elle ferait concevoir dans beaucoup de localités du pays, des espérances chimériques; elle serait une véritable cause d'agitation et de déception.

» Le projet d'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté, a pour objet de décréter les dispositions réglementaires qui sont la conséquence du principe nouveau posé dans la loi du 16 mai 1845. »

(Rapport au Roi du 25 mai 1846 par le ministre des travaux publics.)

statuer rentrent néanmoins dans les attributions du gouvernement, tant sous le rapport de l'instruction qu'en ce qui concerne l'exercice du droit d'initiative;

Considérant que le principe nouveau, consacré par la loi du 16 mai 1845, rend indispensables quelques dispositions réglementaires, destinées à former le complément de notre arrêté du 29 novembre 1836 organique de la loi du 19 juillet 1852;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Lorsqu'une demande en concession de l'une des deux catégories prévues au § 2 de l'art. 1^{er} de la loi du 16 mai 1845, sera considérée par le gouvernement comme susceptible d'être accueillie, il sera procédé à l'accomplissement des formalités d'enquête qui font l'objet des art. 8 et suivants de notre arrêté du 29 novembre 1836.

ART. 2. Dans le cas contraire, notre ministre des travaux publics, sur le vu de l'avis à émettre par le conseil des ponts et chaussées, aux termes de l'art. 5 du même arrêté, donnera connaissance au demandeur en concession des motifs qui portent le gouvernement à ne pas accorder ou à ajourner son initiative et fera surseoir à l'instruction ultérieure de l'affaire.

LIGNES CONCÉDÉES EN 1846 :

Luxembourg. — **Manège à Wavre** (chemin de fer de la jonction de l'Est).

Luxembourg.

18 juin 1846 (n° 452). — Loi autorisant le gouvernement à accorder aux sieurs de Clossman (F.-F.) et consorts, la concession du chemin de fer du *Luxembourg*. (*Moniteur* du 19 juin 1846.)

18 juin 1846 (n° 453). — Arrêté royal de concession, convention et cahier des charges. (*Moniteur* du 19 juin 1846) (1).

(1) Loi du 25 mai 1847 (n° 534), autorisant la prorogation du délai d'exécution pour le chemin de fer du Luxembourg. (*Moniteur* du 24 juin 1847.)

— Arrêté d'exécution du 10 juin 1847 (n° 425.)

— Loi du 29 février 1848 (n° 87), autorisant le gouvernement à rembourser les 3/5 du cautionnement de cinq millions de francs déposé par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg. (*Moniteur* du 23 mars 1848.)

— Arrêté royal du 21 mars 1848 (n° 143), approuvant la convention y relative. (*Moniteur*, *ibid.*)

— Loi du 20 décembre 1851, autorisant le gouvernement à conclure avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg une convention définitive, basée sur les clauses et conditions mentionnées dans la convention provisoire du 10 juin 1851.

— Loi du 29 janvier 1852 (n° 33). Arrêté royal approuvant la convention définitive du 15 janvier 1852. (*Moniteur* du 31 janvier 1852.)

— Convention du 12 juillet 1855, entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg pour relier le chemin de fer de Bruxelles à Arlon, par Namur, au railway de Saarbruck par Sarrelouis, à la frontière du grand-duché de Luxembourg. (*Moniteur* du 8 août 1855.)

— Loi du 7 septembre 1855 (n° 532), autorisant le gouvernement à proroger les délais d'exécution pour le chemin de fer du Luxembourg. (*Moniteur* du 21 septembre 1855.)

Convention. — Même date.

Manage à Wavre.

18 juillet 1846 (n° 524). — Loi autorisant le gouvernement à accorder aux sieurs John-Mark-Frédéric Smith, de Chatham et consorts, la concession d'un chemin de fer de *Manage à Wavre*. (*Moniteur* du 23 juillet 1846.)

18 juillet 1846 (n° 525). — Arrêté royal accordant ladite concession, convention et cahier des charges. (*Moniteur* du 23 juillet 1846) (1).

1847.

26 mars 1847 (n° 212). — *Loi relative à la négociation et à la cote des actions des chemins de fer.*

ARTICLE UNIQUE. Le gouvernement pourra autoriser la négociation et la cote aux bourses d'Anvers et de Bruxelles des actions de chemins de fer concédés, lorsqu'il sera justifié de versements s'élevant à 40 pour cent au moins du capital social, et que le cautionnement aura été restitué conformément aux prescriptions de l'acte de concession, à concurrence de quatre cinquièmes pour les che-

(1) Loi du 20 décembre 1851, art. 3, § B, autorisant le gouvernement à garantir, pendant 50 ans, à la compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de *Manage à Wavre* par Nivelles, un minimum d'intérêt de 4 pour cent sur un capital qui ne pourra excéder cinq millions de francs.

— Arrêté royal du 16 septembre 1852 (n° 412), approuvant la convention conclue les 28 et 30 août 1852, entre le ministre des travaux publics et la société anonyme des chemins de fer belges de la jonction de l'Est (*Manage à Wavre* par Nivelles). (*Moniteur* du 19 septembre 1852.)

mins de fer de Tournay à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt, et en totalité pour les autres concessions.

L'autorisation sera accordée par arrêté royal motivé.

1851.

20 décembre 1851. — *Loi relative à l'exécution de divers travaux d'utilité publique. (Moniteur du 22 décembre 1851 et Pasinomie, n° 538.)*

§ 1^{er}.

Travaux à exécuter par des Compagnies, moyennant garantie, par l'État, d'un minimum d'intérêt.

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à conclure avec les Compagnies dites de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Luxembourg et de la Flandre occidentale, des conventions définitives basées sur les clauses et conditions mentionnées dans les conventions provisoires du 50 juin et du 1^{er} juillet 1851.

ART. 2. Le gouvernement est également autorisé à concéder définitivement, au sieur Verrue-Lefrancq, concessionnaire provisoire, le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai. Cette concession sera octroyée aux clauses et conditions mentionnées dans la convention provisoire du 1^{er} juillet 1851.

ART. 3. Le gouvernement est autorisé à garantir, pendant cinquante ans :

a. A la Compagnie du Luxembourg, ou à toute autre, pour l'exécution du chemin de fer de Louvain à Wavre, un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital qui ne pourra excéder deux millions cent mille francs et aux clauses et conditions à déterminer par le ministre des travaux publics.

b. A la compagnie chargée de l'exécution du chemin de fer de

Manage à Wavre par Nivelles, un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital qui ne pourra excéder cinq millions de francs, et à lui faire abandon de la partie du cautionnement dont le trésor est encore en possession.

c. A la compagnie de la Flandre occidentale, ou à toute autre, un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital de cinq millions de francs, pour l'exécution d'un chemin de fer dirigé d'un point de la ligne concédée de Bruges à Courtrai vers Furnes par Dixmude, ou sur un capital de trois millions, pour l'exécution d'un semblable chemin de fer dirigé sur Dixmude.

d. A la compagnie du Luxembourg, pour que l'embranchement qui doit relier le chemin de fer du Luxembourg au canal de l'Ourthe soit dirigé par Marche, un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital qui ne pourra excéder deux cent mille francs.

Il est également autorisé à contracter avec la compagnie du chemin de fer de Charleroy à la frontière de France, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 5 p. c., pour le terme de dix ans, sur un capital qui n'excédera pas un million huit cent mille francs, à condition que la compagnie rembourse toutes les avances que le gouvernement pourrait faire en vertu de la clause renfermée dans ce paragraphe.

ART. 4. Le gouvernement est autorisé à contracter avec une compagnie qui se présenterait :

a. Pour la construction d'un chemin de fer de Fexhe ou d'Ans à Tongres, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital n'excédant pas un million, et aux clauses et conditions stipulées dans les conventions indiquées à l'art. 1^{er} de la présente loi.

b. Pour la construction d'un chemin de fer, soit d'Audenarde à Deynze, soit d'Audenarde à Gand, au choix du gouvernement, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital n'excédant pas un million huit cent mille francs, aux mêmes clauses et conditions.

c. Pour la construction d'un embranchement de chemin de fer

sur Dinant, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. sur un capital n'excédant pas un million huit cent mille francs, aux mêmes clauses et conditions.

d. Pour une section de chemin de fer destinée à relier le bassin de Charleroy à Louvain, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. c. pendant cinquante ans, sur un capital n'excédant pas six millions, et aux clauses et conditions à déterminer par le ministre des travaux publics.

§ II.

Travaux à exécuter par voie de concession, sans garantie, de la part de l'État, d'un *minimum* d'intérêt.

ART. 5. Le gouvernement est autorisé à accepter, aux conditions mentionnées dans la déclaration du 27 mars 1851, la renonciation faite en faveur des sieurs J.-A. Demot et consorts, par la société anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, à la concession qui lui a été octroyée par l'arrêté royal du 24 juin 1845, rendu en exécution de la loi du 12 du même mois.

Dans ce cas, la loi et l'arrêté royal précités sont rapportés.

ART. 6. Le gouvernement est, en outre, autorisé à concéder, à la compagnie représentée par les sieurs J.-A. Demot et consorts, l'établissement du chemin de fer de Dendre-et-Waes, d'Ath à Lokeren, et du chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost, aux clauses et conditions stipulées dans la convention du 28 juin 1851, et sous les réserves indiquées ci-après :

1° L'art. 13 de la convention est remplacé par la disposition suivante :

« Le gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les principes posés aux art. 8 et 10 reçoivent une application équitable et entière.

» Il veillera, notamment, à ce que les transports des stations concédées vers les points du réseau de l'État et réciproquement, ne soient pas entravés ni fractionnés au détriment de la compagnie.

» D'autre part, la compagnie s'interdit formellement tous traités, arrangements ou moyens quelconques ayant pour objet de détourner ou fractionner, au préjudice du trésor public, des transports appartenant, par leur destination réelle, aux stations du chemin de de l'État.

» Dans le cas où elle contreviendrait à cette stipulation, le montant intégral de la recette attribuée à la compagnie, pour chacun des mois pendant lesquels des actes de fraude auront été commis, appartiendra au trésor et sera prélevé sur toutes sommes revenant à la société et ce sans préjudice à toutes les mesures administratives, et même à des dispositions législatives que le gouvernement se réserve de prendre ou de provoquer, suivant les circonstances. »

2° La 1^{re} partie du § 1^{er} de l'art. 16 de la convention est modifiée comme suit :

« Pour garantir, au profit du gouvernement, l'exécution des engagements que la présente convention impose à la compagnie, celle-ci fournira, dans les trois mois de la publication de la loi et avant qu'ait pu intervenir l'arrêté de concession, un cautionnement de trois millions de francs, valeur nominale, en obligations d'emprunts nationaux, dont 2,700,000 en 4 1/2 p. c., et 300,000 en 3 p. c. »

ART. 7. Le gouvernement est autorisé à concéder la branche de chemin de fer ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelines.

Le cautionnement qu'il croira convenable de demander, sera fourni dans les trois mois de la convention provisoire et avant la signature de l'arrêté de la concession.

§ III.

Travaux à exécuter par l'Etat, soit directement, soit avec le concours des provinces, des communes, des particuliers.

ART. 8. Il est accordé au gouvernement, pour l'exécution d'ouvrages d'utilité publique, les crédits ci-après désignés :

1° Prolongement, jusqu'à Anvers, du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut fr.	4,500,000
2° Travaux à la Meuse ayant pour objet :	
a. De mettre le bassin houiller de Chokier en communication directe avec le canal de Bois-le-Duc et l'Escaut, et b. d'améliorer l'écoulement des eaux de cette rivière dans la traverse de la ville de Liège, ci	8,000,000
La somme à dépenser pour l'exécution de ces travaux ne dépassera pas le chiffre de neuf millions trois cent mille francs.	
3° Construction d'un canal destiné à mettre la ville de Hasselt et le Demer en communication avec la ligne de jonction de la Meuse à l'Escaut.	2,650,000
4° Continuation du canal de Deynze à la mer du Nord vers Heyst.	2,500,000
5° Approfondissement du canal de Gand à Bruges, en vue de mettre le tirant d'eau de cette voie navigable en rapport avec celui du canal de Bruges à Ostende.	1,000,000
6° Continuation des travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de l'Escaut.	1,500,000
7° Amélioration des ports et côtes.	400,000
8° Travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre, dans les provinces de Hainaut et de Namur	650,000
9° Élargissement de la partie du canal de Bruxelles à Charleroy, comprise entre la 9 ^e écluse et la Sambre canalisée.	1,000,000
10° Construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État	500,000
	<hr/>
A REPORTER. fr.	22,700,000

REPORT. . . . fr.	22,700,000
11° Extension du matériel de l'exploitation du chemin de fer de l'État et doublement des voies . .	4,000,000
12° Construction de prisons	1,200,000
13° Travaux d'amélioration à la Dendre	500,000
14° Subsidés aux provinces et aux communes pour l'amélioration de la Senne, de l'Yzer et des Nèthes non reprises par l'État.	600,000
	Fr. 26,000,000

§ IV.

ART. 9. Le gouvernement est autorisé à réduire les péages actuellement perçus sur le canal de Pommerœul à Antoing et sur l'Escaut, sans que, dans aucun cas, cette réduction puisse excéder 60 p. c. sur le canal de Pommerœul à Antoing, et 50 p. c. sur l'Escaut.

§ V.

ART. 10. Sont acceptées les offres faites par le conseil provincial et par la ville de Liège, par leurs délibérations du 19 juillet et du 19 novembre 1847, de concourir à l'exécution des travaux à effectuer dans la vallée de la Meuse, savoir : par la province, à concurrence d'une somme de trois cent soixante-dix mille francs ; par la ville, à concurrence d'un million de francs, payable par quarts, d'année en année, à partir de celle qui suivra l'adjudication des travaux.

§ VI.

ART. 11. Pour couvrir la dépense à résulter des travaux mentionnés à l'art. 8, le gouvernement est autorisé à emprunter un capital effectif de vingt-six millions de francs.

ART. 12. Il est alloué au département de l'intérieur une somme

d'un million six cent mille francs (fr. 1,600,000), à rattacher aux budgets de 1852, 1853 et 1854, répartie comme suit :

1° Subsidés pour travaux d'hygiène publique, ayant spécialement pour objet l'assainissement des villes et communes dans les quartiers occupés par la classe ouvrière. fr.	600,000
2° Subsidés pour construction et ameublement d'écoles	4,000,000
	Fr. 1,600,000

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

LIGNES CONCÉDÉES EN 1852.

Charleroy à Louvain et embranchements industriels.
— Dendre-et-Waes.

—
Louvain à Charleroy.
—

24 mars 1852 (n° 106). — Arrêté royal qui accorde la concession des chemins de fer de *Louvain à Wavre et de Charleroy à Wavre* à MM. Spitaels (F.), Dupont (Émile), Stoclet (Adolphe) et Demanet (Armand). — Convention et cahier des charges du 18 février 1852. (*Moniteur* du 27 mars 1852.)

23 décembre 1852 (n° 571). — Arrêté royal déclarant la société des chemins de fer de *Charleroy à Louvain*, concessionnaire d'embranchements industriels à construire dans le bassin de Charleroy. — Convention du 17 décembre 1852. (*Moniteur* du 28 décembre 1852.)

Dendre-et-Waes.

1^{er} mai 1852 (n^o 200). — Arrêté royal qui accorde la concession des chemins de fer de *Dendre-et-Waes* et de *Bruxelles vers Gand par Alost* à MM. Demot (Jean-André) et Gendebien (J. B.). — Convention et cahier des charges, même date. (*Moniteur* du 4 mai 1852.)

10 décembre 1852. — Loi autorisant le gouvernement à concéder au sieur Gihoul (Louis), aux clauses et conditions de la convention du 9 juillet 1852 et du cahier des charges y annexé, la partie s'étendant d'Anvers aux frontières des Pays-Bas, d'un chemin de fer d'*Anvers vers Rotterdam*, avec embranchement sur Breda. (*Moniteur* du 14 décembre 1852.)

LIGNES CONCÉDÉES EN 1853.

Pepinster à Spa. — Lierre à Turnhout. — Anvers à Rotterdam. — Hasselt à Maestricht. — Morialmé à Châtelineau. — Audonaerde à Gand. — Centre à Erquelinnes.

Anvers à Rotterdam.

1^{er} février 1853. — Arrêté royal concédant au sieur Gihoul (Louis), aux clauses et conditions de la convention du 9 juillet 1852 et du cahier des charges y annexé, la partie s'étendant d'Anvers aux frontières des Pays-Bas, d'un chemin de fer d'*Anvers vers Rotterdam*, avec embranchement sur Breda. (*Moniteur* du 5 février 1853.)

Pepinster à Spa.
—

16 mars 1853 (n° 77). — Loi qui autorise le gouvernement à accorder la concession d'un chemin de fer de *Pepinster à Spa* à MM. Gihoul (Louis) et Demanet (Armand). (*Moniteur* du 27 mars 1853.)

8 avril 1853 (n° 120). — Arrêté royal accordant la concession dudit chemin de fer à MM. Gihoul et Demanet. (*Moniteur* du 13 avril 1853.)

Lierre à Turnhout.
—

23 avril 1853 (n° 132). — Loi qui autorise le gouvernement à accorder aux sieurs Bischoffsheim, Matthyssens et Leysen la concession d'un chemin de fer de *Lierre à Turnhout*. (*Moniteur* du 1^{er} mai 1853.)

5 octobre 1853 (n° 524). — Arrêté royal accordant la concession du chemin de fer de *Lierre à Turnhout* aux personnes susdites. (*Moniteur* du 7 octobre 1853.)

15 juin 1853 (n° 300). — Loi autorisant le gouvernement à accorder la concession d'un chemin de fer de *Mons à la frontière française vers Maubeuge ou Hautmont*. Cette loi porte également que, par dérogation à l'art. 7 de la loi du 20 décembre 1851, la branche de chemin de fer ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons, se dirigera vers la Sambre pour abou-

tir à un point qui sera fixé par le gouvernement. (*Moniteur* du 26 juin 1853.)

20 juin 1853 (n° 315). — Loi autorisant le gouvernement à concéder à MM. Zaman et Coppens un chemin de fer de *Tubize par Enghien à la Dendre*. (*Moniteur* du 23 juin 1853.)

Hasselt à Maestricht.

24 juin 1853 (n° 324). — Loi qui autorise le gouvernement à accorder à la société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, la concession d'un chemin de fer de *Hasselt à la frontière du duché de Limbourg vers Maestricht*. (*Moniteur* du 1^{er} juillet 1853) (1).

10 septembre 1853 (n° 478). — Arrêté royal accordant à la société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, concession du chemin de fer de *Hasselt à la frontière du duché de Limbourg vers Maestricht*.

La même société est également déclarée concessionnaire du chemin de fer existant de *Landen à Hasselt*. (*Moniteur* du 22 septembre 1853.)

(1) Par la même loi, le gouvernement est autorisé à concéder, après enquête, les embranchements de chemin de fer de Hasselt à Liège par Tongres, de Bilsen à Liège ou de Tongres à Maestricht par la vallée du Geer.

24 juin 1853 (n° 325). — *Loi autorisant le gouvernement à accorder les concessions de divers chemins de fer.*

ART. 1^{er}. La convention conclue entre le Ministre des travaux publics, d'une part, et sir William Magnay et autres, d'autre part, en date du 7 mai 1853, est approuvée. En conséquence, le gouvernement est autorisé à concéder, sous les clauses et conditions de cette convention, et sauf les modifications ci-après :

1° Un chemin de fer de Tamine à Landen, passant vers Fleurus ou Ligny, et par Gembloux et Perwez ;

2° Un chemin de fer partant de Groenendael, passant par Waterloo et aboutissant à Nivelles.

Dans tous les cas où les lignes exploitées par la compagnie aboutiront, soit aux stations des chemins de fer de l'État, soit aux stations d'autres lignes concédées, la compagnie, indépendamment du prix de location auquel elle pourra être tenue pour l'usage de ces stations, devra supporter tous les frais et dépenses que nécessiteront les changements à y faire, tels que déplacement et augmentation des voies, excentriques, gares d'évitement, et en général tous travaux quelconques que le gouvernement trouvera bon de prescrire, pour la bonne et régulière exploitation des diverses lignes.

ART. 2. Le gouvernement est autorisé à accorder, d'après les mêmes bases, la concession :

1° D'un chemin de fer de Jemeppe à Gembloux et de Perwez à Diest, par Jodoigne et Tirlemont ;

2° D'un chemin de fer de Louvain à Herenthals, par Aerschot.

ART. 3. Le gouvernement est également autorisé à accorder la concession :

1° D'un chemin de fer de Malines à Schelle sur l'Escaut, passant à Waelhem, Rumpst, Boom et Niel ;

2° D'un chemin de fer de Blankenberghe vers le chemin de fer de l'État.

Morialmé à Chatelineau.

6 juillet 1853 (n° 337). — Arrêté royal accordant à MM. de Dordodot et Spitaels (F.) la concession du chemin de fer de *Morialmé à Chatelineau*. (*Moniteur* du 8 juillet 1853.)

24 août 1853 (n° 421). — Arrêté royal de concession définitive. (*Moniteur* du 30 août 1853.)

Audenarde à Gand.

27 octobre 1853 (n° 562). — Arrêté royal portant concession d'un chemin de fer d'*Audenarde vers Gand* à MM. Antoine et Joseph Hertogs frères. — Convention et cahier des charges du 28 septembre 1853. (*Moniteur* du 6 novembre 1853.) (1).

Centre à Erquelinnes.

27 septembre 1853 (n° 515). — Arrêté royal accordant au sieur Alexandre-Émile vicomte de l'Espine, concession d'un chemin de fer du *Centre à la Sambre vers Erquelinnes*. (*Moniteur* du 1^{er} octobre 1853) (2).

(1) Arrêté royal du 18 décembre 1853 (n° 763), accordant un délai pour l'exécution du chemin de fer d'Audenarde à Gand.

(2) Arrêté royal du 10 juin 1856 (n° 334), *Moniteur* du 18 juin 1856, approuvant la convention intervenue le 23 février 1856, entre le ministre des travaux publics et la société anonyme du chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquelinnes, relative au changement du point de départ.

LIGNES CONCÉDÉES EN 1854.

Mons à Hautmont. — Tamine à Landen. — Groenendael à Nivelles.

Mons à Hautmont.

15 janvier 1854 (n° 14). — Arrêté royal accordant la concession d'un chemin de fer de *Mons à la frontière de France vers Hautmont* à la Société Générale et à MM. de Rothschild frères (*Moniteur* du 18 janvier 1854.) (1).

Tamine à Landen. — Groenendael à Nivelles.

10 février 1854 (n° 47). — Arrêté royal accordant la concession des chemins de fer de *Tamine à Landen et de Groenendael à Nivelles* à la société anonyme de la grande Compagnie du Luxembourg (*Moniteur* du 14 février 1854.) (2).

LIGNES CONCÉDÉES EN 1856.

Lichtervelde à Furnes. — Liège à Maestricht. — Mariembourg à Chimay. — Hainaut-Flandre.

Lichtervelde à Furnes.

9 janvier 1856 (n° 15). — Arrêté royal portant concession du chemin de fer de *Lichtervelde à Furnes* par Dixmude, au sieur

(1) Arrêté royal du 7 avril 1856 (n° 193), autorisant le raccordement des chemins de fer du Haut et Bas Flénu avec le chemin de fer concédé de Mons à Hautmont. (*Moniteur* du 10 avril 1856.)

(2) Loi du 5 mars 1858 (*Moniteur* du 9 mars), autorisant le gouvernement à accepter éventuellement la renonciation de la grande Compagnie du Luxembourg aux chemins de fer de Tamine à Landen et de Groenendael à Nivelles.

Green (Thomas), négociant à Londres. (*Moniteur* du 15 janvier 1856.)

25 mai 1856 (n° 271). — Loi autorisant la concession du chemin de fer de *Contich à Lierre* à la compagnie du chemin de fer de Lierre à Turnhout (*Moniteur* du 30 mai 1856.) (1).

28 mai 1856 (n° 294). — *Loi autorisant le gouvernement à concéder des lignes de chemin de fer partant :*

1° *De la station de Saint-Ghislain et aboutissant vers Ath, Audenarde et Tournay ;*

2° *De la station de Braine-le-Comte et aboutissant au railway de Dendre-et-Waes ;*

3° *De Bilsen par Tongres à Liège ;*

4° *De Mariembourg à Chimay avec prolongement éventuel à la frontière française ;*

5° *De Blankenberghe à Bruges. (Moniteur du 3 juin 1856.)*

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à concéder :

Aux sieurs Maertens (P.-A.), banquier, à Bruxelles, et Dessigny (V.), banquier, à Mons, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 17 janvier 1856, la construction et l'exploitation de trois lignes de chemin de fer, ayant leur origine au chemin de fer de l'État à Saint-Ghislain, et aboutissant, la première, à la station d'Ath, commune aux chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes ; la seconde, à la station d'Audenarde du chemin de fer d'Audenarde vers Gand,

(1) Aucune suite n'a été donnée à cette loi. L'État continue à exploiter la section de Contich à Lierre.

en passant par Leuze et Renaix ; la troisième, à la station de Tournay, commune au railway de l'État et à celui de Tournay à Jurbise, en passant par Péruwelz.

ART. 2. Le gouvernement est autorisé à concéder, à des conditions semblables à celles de la convention et du cahier des charges prémentionnés, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer partant de la station de Braine-le-Comte du railway de l'État, et aboutissant au railway de Dendre-et-Waes, en passant par Enghien, avec prolongement jusqu'à Courtrai.

ART. 3. Le gouvernement est autorisé à concéder, aux conditions ordinaires, un chemin de fer de Bilsen par Tongres à Liège.

ART. 4. Le gouvernement pourra concéder, à des conditions semblables à celles dont il est question à l'art. 1^{er}, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Mariembourg à Chimay, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière de France.

ART. 5. Le gouvernement pourra concéder aux sieurs Sedille et consorts, à Bruxelles, la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges en date du 11 février 1856, d'un chemin de fer de Blankenberghe vers la station du chemin de fer de l'État à Bruges.

ART. 6. Toute concession de chemin de fer sera précédée du dépôt d'un cautionnement, lequel sera de 100,000 francs, pour les conventions provisoires, et de 5 p. c. du coût des travaux à exécuter, pour les conventions définitives.

Le délai stipulé dans une convention provisoire, pour compléter le cautionnement de 5 p. c., sera de six mois au plus, et ne pourra être prorogé que de trois mois, dans des circonstances extraordinaires.

ART. 7. Dans toute concession de chemin de fer, le gouvernement se réservera la faculté de régler le droit de parcours, moyennant une indemnité équitable.

Mariembourg à Chimay.

31 juillet 1856 (n° 625). — Arrêté royal portant concession du chemin de fer de *Mariembourg à Chimay* à MM. le prince de Chimay, duc de Noailles et baron Seillière. (*Moniteur* du 5 août 1856.)

Hainaut-Flandre.

30 août 1856 (n° 707). — Arrêté royal portant concession des chemins de fer de *Saint-Ghislain à Audenarde*, à *Tournay et à Ath*, à MM. Maertens (P. A.), banquier à Saint-Josse-ten-Noode, et Dessigny (J.), banquier à Mons (chemin de fer de *Hainaut-Flandre*). (*Moniteur* du 4 septembre 1856.)

Liège à Maestricht.

3 septembre 1856 (n° 724). — Arrêté royal portant concession du chemin de fer de *Liège à Maestricht* aux sieurs Suermondt, Gadiot et Schiffers. (*Moniteur* du 28 septembre 1856.)

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS.

2 mai 1837 (n° 90). — *Loi sur les mines* (1).

.....

TITRE III.

De l'ouverture de nouvelles communications.

ART. 12. Le gouvernement, sur la proposition du conseil des mines, pourra déclarer qu'il y a utilité publique à établir des communications dans l'intérêt d'une exploitation de mines. La déclaration d'utilité publique sera précédée d'une enquête. Les dis-

(1) Les chemins de fer industriels ont d'abord été construits par voie de concession, conformément à la loi du 19 juillet 1832. — Les plus importants sont ceux du Haut et Bas Flénu et de Saint-Ghislain.

A partir de 1837, les chemins de fer industriels ont été généralement construits par suite de la déclaration d'utilité publique autorisée par l'art. 12 de la loi sur les mines du 2 mai 1837.

JURISPRUDENCE. — *Loi du 2 mai 1837.* — L'art. 12 de la loi du 2 mai 1837 qui accorde la double valeur pour les communications dans l'intérêt des mines, ne s'applique qu'aux communications d'une seule exploitation.

La double indemnité n'est pas due pour les terrains nécessaires à la construction d'un chemin de fer destiné à servir plusieurs charbonnages. — Cour de Bruxelles, 8 août 1838. *Pasicr.*, 1838, p. 221.

— Le droit que donne la loi du 21 avril 1810 de faire sur le terrain d'autrui des travaux utiles à l'exploitation des mines s'étend à ceux nécessaires à l'enlèvement des produits. Ainsi, la construction d'un chemin de fer sur un terrain déjà possédé est

positions de la loi du 17 avril 1835, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et autres lois sur la matière, seront ob-

licite : elle entraîne l'obligation pour l'exploitant d'acquérir à leur double valeur le terrain empris et les parcelles non emprises qui sont par trop endommagées ou dégradées. — Cour de Bruxelles, 4 avril 1846. *Pasicr.* 1847, p. 16.

**ARRÊTÉS ROYAUX DÉCRÉTANT L'ÉTABLISSEMENT DES PRINCIPAUX
CHEMINS DE FER INDUSTRIELS.**

1833. 22 avril (n° 569). — Arrêté royal qui ordonne la construction du chemin de fer des charbonnages des Haut et Bas-Flénu au canal de Mons à Condé.

1833. 11 septembre (n° 1171). — Arrêté qui ordonne la construction de deux embranchements entre le canal de Charleroy à Bruxelles et la route charbonnière de Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaimont.

1836. 19 mai (n° 652) (1837). — Arrêté qui ordonne la construction par voie de péages d'un chemin de fer rattachant une partie des houillères du couchant de Mons aux rivages du canal de Mons à Condé, à Saint-Ghislain.

1839. 8 février (n° 75). — Arrêté qui décréte la construction d'un chemin de fer entre la bure du Bon-Buveur et la Meuse à Jemeppe.

1839. 1^{er} juin (n° 633). — Arrêté royal qui ordonne l'établissement d'une voie ferrée entre la houillère des Hayes à Chaufour, à Jemmapes, au chemin de fer du Haut et Bas-Flénu.

1839. 17 août (n° 907). — Arrêté royal qui décréte l'ouverture d'un chemin de fer destiné à mettre le charbonnage de Sart-les-Moulins, à Courcelles, en communication avec le canal de Charleroy.

1841. 24 mars (n° 402). — Arrêté royal déclarant l'utilité publique pour l'établissement d'un chemin de fer dans l'intérêt de la Société de Benne sans fosse.

1842. 6 mai (n° 560). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer pour la Société charbonnière de Coune et Colladios.

1843. 25 septembre (n° 843). — Arrêté royal qui autorise la Société charbonnière de Cheratte à établir un chemin de fer sur une partie et sur les dépendances de la route de Jupille à Visé.

1843. 2 octobre (n° 909). — Arrêté royal qui autorise la Société dite des Routes Réunies à établir un chemin de fer sur une partie de la route de Châtelet au Campinaire.

1846. (N° 637). — Charbonnage d'Élouges.

Châtelet au Campinaire. (N° 95.)

1847. 24 janvier (n° 35). — Arrêté royal accordant la concession d'un chemin de fer des carrières de Soignies au chemin de fer de l'État.

1847. 21 février (n° 118). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer pour la Société charbonnière de l'Escouffiaux.

1847. 28 février (n° 143). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer pour la Société charbonnière du Rieu du Cœur, à Quaregnon.

1847. 8 avril (n° 241). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un railway industriel sur l'accotement de la route de Jemeppe au Dieren-Patar, pour les Sociétés charbonnières de Coune et Colladios, Valentin et Coeq.

servées; l'indemnité due au propriétaire sera fixée au double.

Lorsque les biens ou leurs dépendances seront occupés par leurs

1847. 3 octobre (n° 779). — Arrêté royal qui autorise les Sociétés charbonnières de Coune, Colladios et Valentin, à construire un chemin de fer.

1848. 14 janvier (n° 18). — Arrêté royal qui autorise la Société charbonnière du midi de Dour et des Chevalières à construire un chemin de fer entre son puits d'extraction de Saint-Catherine et le chemin ferré de Saint-Ghislain.

1848. 16 avril (n° 190). — Arrêté royal qui autorise la Société charbonnière de Pont-de-Loup (Sud), à établir un chemin de fer industriel longeant la route concédée de Châtelet au Campinaire.

1848. 30 avril (n° 225). — Arrêté royal qui autorise la construction d'un chemin de fer par la Société houillère d'Avroy et Boverie.

1848. 30 novembre (n° 677). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer sur la concession des mines de la Chartreuse.

1850. 30 août (n° 450). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer à l'usage de la Société de Haine-Saint-Pierre et La Hestre.

1850. 9 novembre (n° 515). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer à la Société charbonnière de Belle-Vue et Bien-Venue.

1851. 25 mars (n° 104). — Arrêté royal qui approuve le nouveau tracé du chemin de fer concédé du Haut et Bas-Flénu.

1851. 22 octobre (n° 406). — Arrêté royal relatif au tracé du chemin de fer destiné à rattacher les rivages du canal de Mons à Saint-Ghislain.

1852. 25 juin (n° 285). — Arrêté royal qui déclare l'utilité publique d'un chemin de fer de raccordement à la station de Jemeppe.

1852. 18 juillet (n° 326). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer aux charbonnages de Roton et de Masse-Saint-François, à Farciennes.

1852. 18 juillet (n° 327). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer aux mines métalliques de Hayes-Monet.

1852. 9 décembre (n° 546). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer au charbonnage de Marilhaye.

1853. 28 avril (n° 157). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un nouveau chemin de fer au charbonnage de Roton.

1853. 15 juin (n° 304). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer au charbonnage de Baullet.

1853. 10 décembre (n° 619). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer aux mines de Welkenraedt.

1854. 15 janvier (n° 15). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer au charbonnage de Sart d'Avette.

1854. 15 janvier (n° 16). — Arrêté royal autorisant l'établissement d'un chemin de fer au charbonnage d'Angleur.

1855. 16 juillet (n° 414). — Arrêté royal qui autorise la construction d'un chemin de fer destiné à relier la houillère de la grande Veine du Bois d'Epinois au railway de l'État à la station de Thulin.

1855. 19 novembre (n° 678). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer au charbonnage du Bois Heigne et Caylette.

propriétaires, les tribunaux pourront prendre cette circonstance en considération pour la fixation des indemnités.

1856. 14 février (n° 81). — Arrêté royal qui autorise l'établissement d'un chemin de fer au charbonnage de Marcinelle (Nord).

1856. 7 avril (n° 193). — Raccordement des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu avec le chemin de fer concédé de Mons à Hautmont.

1856. 24 juin (n° 575). — Embranchements du chemin de fer de la Société de Pont-de-Loup (Sud).

1856. 4 août (n° 640). — Prolongement du chemin de fer de Saint-Ghislain jusqu'à la station de Frameries.

1856. 21 novembre (n° 888). — Chemin de fer au charbonnage de Marcinelle (Nord).

1857. 6 février (n° 51). — Chemin de fer des charbonnages de Bonne-Espérance à Montigny-sur-Sambre.

VOIES DE RACCORDEMENT.

Un grand nombre d'établissements industriels, charbonnages, carrières, exploitations diverses, sont reliés au railway de l'État par des *voies de raccordement*, sur lesquelles circule le matériel de l'État et qui constituent une véritable extension du réseau proprement dit.

Elles sont au nombre de plus de 40.

Elles ont été généralement concédées aux conditions suivantes :

1^o Redevance pour emploi de matériel, fixée à 0,20 centimes pour le waggon de moins de 10 tonnes, et à 0,30 centimes pour le waggon de 10 tonnes et plus ;

2^o Redevance de 0,02 centimes pour les premiers waggons et de 0,03 centimes pour les seconds, par kilomètre de parcours sur les embranchements ;

3^o Redevance variant de 200 à 800 francs par an, pour frais de surveillance du raccordement, manœuvre de l'excentrique, etc. ;

4^o Payement d'une amende en cas de retard dans le renvoi du matériel mis à la disposition du concessionnaire.

Le tout indépendamment de conditions ou obligations particulières, relatives à l'exécution des travaux, au mode d'exploitation aux droits que se réserve l'État, etc.

ERRATUM.

Page 20, au lieu de : *La cour de cassation a jugé*, lisez : *La cour d'appel de Bruxelles a jugé*, etc.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGES.
INTRODUCTION.	5
APERÇU DE LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER BELGES.	
<i>Chemins de fer de l'État.</i>	7
Lois d'établissement	8
Id. d'administration et d'exploitation	<i>id.</i>
Id. de police.	10
Id. spéciales.	13
<i>Chemins de fer concédés.</i>	14
<i>Chemins de fer industriels.</i>	20
<i>Sociétés anonymes.</i> — Actions et obligations.	21
LÉGISLATION ET JURISPRUDENCE DES CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE.	
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.	
1834 Loi du 1 ^{er} mai 1834. — Établissement du chemin de fer.	25
Note.	<i>id.</i>
Jurisprudence.	26
1835 Loi du 12 avril 1835. — Loi concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer.	29
Note.	<i>id.</i>
Jurisprudence.	30
Arrêté royal du 5 mai 1835 établissant un règlement de police sur les chemins de fer.	30
Jurisprudence.	<i>id.</i>
Loi du 17 avril 1835 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.	32
Jurisprudence.	<i>id.</i>

1836 Arrêté royal du 16 janvier 1836 relatif à la traversée des routes et canaux coupés par le chemin de fer	40
Jurisprudence.	<i>id.</i>
Arrêté du 2 novembre 1836 relatif à l'ordre dans lequel doivent se tenir les voitures aux abords du chemin de fer.	42
1837 Arrêté royal du 13 janvier 1837 portant formation d'un ministère des travaux publics.	<i>id.</i>
Loi du 26 mai 1837 complétant le réseau du chemin de fer de l'État.	<i>id.</i>
1838 Arrêté réglementaire du 31 janvier 1838 sur les voitures des messageries en coïncidence directe avec les convois du chemin de fer.	43
Loi du 31 mai 1838 sur la police des chemins de fer.	45
Note.	<i>id.</i>
Arrêté du 28 août 1838 qui détermine le tracé des lignes des chemins de fer du Hainaut et de Namur.	46
1840 Arrêté royal du 1 ^{er} mars 1840 relatif à la direction du chemin de fer de Namur.	<i>id.</i>
Loi du 1 ^{er} mai 1840 relative à l'acquisition de 4,000 actions de la Société rhénane des chemins de fer.	<i>id.</i>
1841 Arrêté royal du 6 avril 1841 décrétant l'établissement de bureaux de postes marchant avec les convois.	<i>id.</i>
Arrêtés royaux des 1 ^{er} septembre, 4 octobre et 23 novembre 1841 réduisant les tarifs en vigueur relatifs aux frais de route pour les voyages sur le chemin de fer pour les départements de l'intérieur, des finances et de la justice.	<i>id.</i>
1843 Loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.	<i>id.</i>
Jurisprudence.	<i>id.</i>
Arrêté royal du 10 mai 1843 autorisant l'administration du chemin de fer à refuser le transport de tous colis et paquets non accompagnés de la déclaration voulue, et réprimant toute fausse déclaration.	52
Jurisprudence.	<i>id.</i>
1844 Loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles et ecclésiastiques.	53
Note sur la caisse des veuves et orphelins du département des travaux publics.	<i>id.</i>
1846 Loi du 4 mars 1846 relative aux entrepôts de commerce.	<i>id.</i>
Loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'État.	<i>id.</i>
Note.	<i>id.</i>
1847 Arrêté du 26 janvier 1847 relatif aux vérifications des colis ou paquets transportés par le chemin de fer.	54
1848 Arrêté royal du 3 février 1848 relatif aux cartes de circulation.	<i>id.</i>
1849 Loi du 19 juillet 1849 qui attribue aux tribunaux de commerce la connaissance des contestations relatives aux expéditions sur le chemin de fer de l'État.	55
Jurisprudence.	<i>id.</i>

1849	Loi sur le transit.	57
	Note.	id.
1850	Arrêté royal du 11 juin 1850 relatif à l'établissement de bureaux de postes aux stations du chemin de fer.	72
1851	Loi du 1 ^{er} mars 1851 sur les télégraphes électriques.	id.
	Note; loi du 14 avril 1852 pour l'établissement des appareils télégraphiques.	id.
	Loi du 12 avril 1851 fixant le prix de transport des voyageurs et des bagages sur le chemin de fer de l'État.	73
	Arrêté royal du 23 mai 1851 relatif aux fonctionnaires voyageant sur le chemin de fer.	75
	Loi du 3 mars 1851, modifiant la loi du 6 août 1849 sur le transit.	77
	Arrêté royal du 10 octobre 1851 réglant les statuts de la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.	id.
	Note.	id.
1852	Arrêté royal et arrêté ministériel du 13 mai 1852 organisant la masse d'habillements de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.	78
	Note.	id.
	Loi du 14 décembre 1852 réduisant le droit de transit sur quelques marchandises.	id.
1853	Arrêté royal du 8 juin 1853 réglant le péage des marchandises transportées par le chemin de fer.	id.
	Note; livret réglementaire du 1 ^{er} juillet 1853.	id.
1854	Loi du 10 mars 1854 sur les trains express.	98
	Note, conditions réglementaires et tarifs du 1 ^{er} mai 1854.	id.
1855	Arrêté royal du 13 septembre 1855 relatif au régime spécial de douanes applicables aux chemins de fer.	100
	Note.	id.
1857	Arrêté royal du 10 février 1857 portant règlement pour la police des chemins de fer.	106
	Jurisprudence.	id.
	Arrêté royal du 27 juin 1857 portant réorganisation de l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes.	107
	Note; exemptions de la garde civique.	id.
	Jurisprudence.	id.
	Liste et date des conventions et des livrets réglementaires mixtes et internationaux. — Note.	136
CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.		
1852	Loi du 19 juillet 1852 concernant les concessions de péages.	141
	Note.	id.
	Jurisprudence.	142

1832 Arrêté royal du 26 août 1832 relatif aux projets de travaux d'utilité publique.	145
Note.	<i>id.</i>
Jurisprudence.	<i>id.</i>
1836 29 novembre 1836, arrêté organique de la loi du 19 juillet 1832.	<i>id.</i>
1842 Arrêté royal du 16 novembre 1842, déclarant le sieur Deridder concessionnaire du chemin de fer de Gand à Anvers par Lokeren et Saint-Nicolas.	152
1843 Loi du 13 avril 1843 prorogeant la loi du 19 juillet 1832.	153
1845 Loi du 16 mai 1845 prorogeant la loi du 19 juillet 1832.	<i>id.</i>
Arrêté ministériel du 21 mai 1845 sur les demandes en concession de chemins de fer.	154
<i>Lignes concédées en 1845.</i>	
1845 Entre-Sambre-et-Meuse.	155
Tournay à Jurbise et Saint-Trond à Hasselt	156
Flandre occidentale.	<i>id.</i>
Louvain à la Sambre.	157
Loi du 21 mai 1845 autorisant le gouvernement à concéder le chemin de fer de Liège à Namur et de Manage à Mons, de Charleroy à Erquelinnes, et autres.	<i>id.</i>
Charleroy à Erquelinnes.	<i>id.</i>
Liège à Namur et Manage à Mons.	158
Vallée de la Dendre.	159
Manage à Erquelinnes.	<i>id.</i>
1846 Arrêté royal du 28 mai 1846 relatif aux demandes en concession de chemins de fer et de canaux.	160
<i>Lignes concédées en 1846.</i>	
1846 Luxembourg.	162
Manage à Wavre.	163
1847 Loi du 26 mars 1847 relative à la négociation et à la cote des actions des chemins de fer.	<i>id.</i>
1851 Loi du 20 décembre 1851 relative à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.	164
<i>Lignes concédées en 1852.</i>	
1852 Charleroy à Louvain et embranchements industriels.	170
Dendre-et-Waes.	171
Loi du 10 décembre 1852, autorisant la concession du chemin de fer d'Anvers vers Rotterdam.	<i>id.</i>
<i>Lignes concédées en 1853.</i>	
1853 Anvers à Rotterdam.	<i>id.</i>
Pepinster à Spa.	172
Lierre à Turnhout.	172

1853 Loi du 15 juin 1853 autorisant la concession du chemin de fer de Mons à Hautmont	172
Loi du 20 juin 1853 autorisant la concession du chemin de fer de Tubise par Enghien à la Dendre.	173
Hasselt à Maestricht.	<i>id.</i>
Loi du 24 juin 1853, autorisant la concession de divers chemins de fer, entre autres de Tamise à Landen et de Groenendael à Nivelles.	174
Morialmé à Châtelineau.	175
Audenarde à Gand.	<i>id.</i>
Centre à Erquelinnes.	<i>id.</i>

Lignes concédées en 1854.

1854 Mons à Hautmont.	176
Tamise à Landen, Groenendael à Nivelles.	<i>id.</i>
Note.	<i>id.</i>

Lignes concédées en 1856.

1856 Lichtervelde à Furnes.	<i>id.</i>
Loi du 25 mai 1856 relative à la concession du chemin de fer de Contich à Lierre.	177
Loi du 28 mai 1856 autorisant, entre autres, les concessions des lignes de Hainaut-Flandre, Mariembourg à Chimay, Blankenberghe à Bruges, et imposant l'obligation de déposer des cautionnements pour les concessions provisoires et définitives; droit de parcours.	<i>id.</i>
Mariembourg à Chimay.	178
Hainaut-Flandre.	179
Liège à Maestricht.	<i>id.</i>

CHEMINS DE FER INDUSTRIELS.

1857 ART. 12 de la loi du 2 mai 1857 sur les mines.	181
Note.	<i>id.</i>
Jurisprudence.	<i>id.</i>
<i>Arrêtés royaux décrétant l'établissement des principaux chemins de fer industriels.</i>	182
<i>Voies de raccordement</i>	184

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.