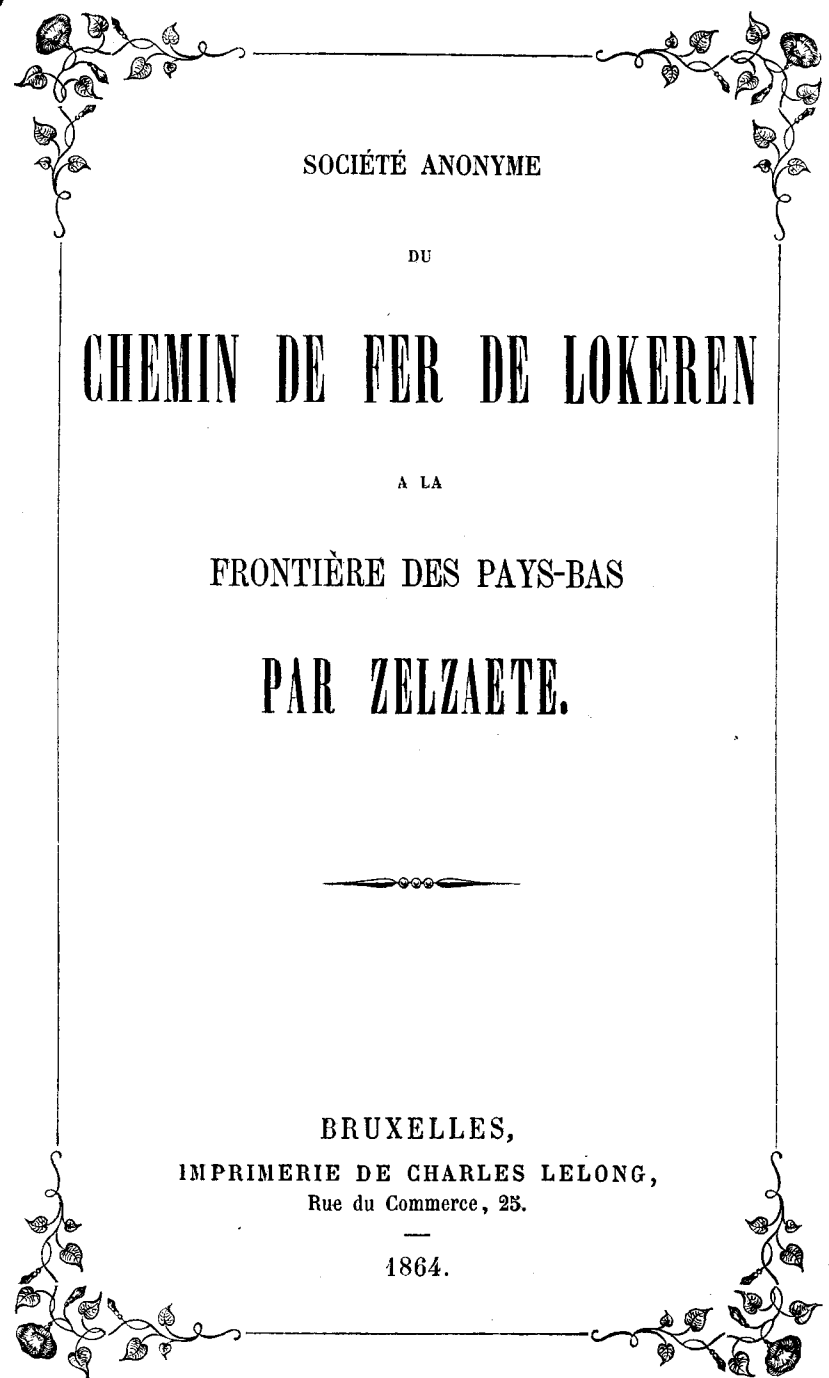


60



SOCIÉTÉ ANONYME

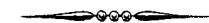
DU

**CHEMIN DE FER DE LOKEREN**

A LA

FRONTIÈRE DES PAYS-BAS

**PAR ZELZAETE.**



BRUXELLES,

IMPRIMERIE DE CHARLES LELONG,  
Rue du Commerce, 25.

—  
1864.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU

CHEMIN DE FER DE LOKEREN

A LA

FRONTIÈRE DES PAYS-BAS

PAR ZELZAETE.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU

# CHEMIN DE FER DE LOKEREN

A LA

FRONTIÈRE DES PAYS-BAS

## PAR ZELZAETE.



BRUXELLES,  
IMPRIMERIE DE CHARLES LELONG,  
Rue du Commerce, 23.

—  
1864.

SOCIÉTÉ ANONYME  
DU  
CHEMIN DE FER DE LOKEREN  
A LA  
FRONTIÈRE DES PAYS-BAS  
PAR ZELZAETE.

---

ARRÊTÉ ROYAL. — STATUTS.

---

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'expédition ci-annexée d'un acte public, reçu le 7 juillet 1864, par M<sup>e</sup> J.-F. Toussaint, notaire à Bruxelles, et renfermant les statuts de la Société anonyme dite : *Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Zelzaete*, pour l'établissement de laquelle on demande la sanction prescrite par le Code de commerce ;

Vu les articles 29 et suivants dudit Code ;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1<sup>er</sup>. L'établissement de la Société anonyme dite : *Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Zelzaete* est autorisé, et ses statuts, tels qu'ils résultent de l'acte public précité du 7 juillet 1864, sont approuvés.

ART. 2. Il est expressément entendu que les présentes autorisation et approbation n'apportent aucune novation aux convention et cahier des charges relatifs à ce chemin de fer.

ART. 3. Ces autorisation et approbation sont accordées sans préjudice des droits des intéressés, et Nous Nous réservons de les retirer en cas de violation ou de non exécution des statuts.

ART. 4. Notre Ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 18 juillet 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des affaires étrangères,  
CH. ROGIER.

Par - devant M<sup>c</sup> JOSEPH-FERDINAND TOUSSAINT, notaire à Bruxelles,

Ont comparu :

1. M. AUGUSTE DUMON, ancien Ministre des travaux publics, Président du Conseil de la Banque de l'Union et de la Société de construction de Tubize, domicilié à Bruxelles;

2. M. JULIEN MOREL, Administrateur délégué de la Société anonyme de construction de Tubize, membre du Conseil de la Banque de l'Union, demeurant à Bruxelles;

3. M. CHARLES baron SNOY, membre de la Chambre des représentants, membre du Conseil d'administration de la Société de construction de Tubize et de la Banque de l'Union, demeurant à Bruxelles;

4. M. le comte EUGÈNE DE MEEÛS, propriétaire, membre du Conseil de la Banque de l'Union, demeurant à Bruxelles;

5. M. CÉSAR DAUMERIE-DE COCK, propriétaire, demeurant à Bruxelles;

6. M. GUSTAVE DE MÛELENAERE, membre de la Chambre des représentants, propriétaire, domicilié à Pitthem près Thielt;

7. M. le baron FERDINAND DE LAMBERTS-CORTENBACH, propriétaire, domicilié à Saint-Trond;

8. M. AUGUSTIN LIBERT, propriétaire, domicilié à Nimy près de Mons (Hainaut);

Lesquels ont déclaré fonder, sous l'approbation du gouvernement, la Société dont les statuts suivent :

## CHAPITRE PREMIER.

ÉTABLISSEMENT, DÉNOMINATION, SIÈGE, DURÉE, OPÉRATIONS DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 1<sup>er</sup>. — Il est formé par les présents une Société anonyme sous la dénomination de : *Société du chemin de fer de Lokeren à la frontière des Pays-Bas par Zelzaete*.

Le siège social est à Bruxelles.

ART. 2. — La Société commencera à la date de l'arrêté royal qui l'aura autorisée et finira à l'expiration du terme de la concession du chemin de fer de Lokeren à Zelzaete.

ART. 3. — La Société a pour objet d'établir et d'exploiter ou de faire exploiter le chemin de fer de Lokeren jusqu'à Zelzaete.

Elle pourra construire, exploiter ou faire exploiter d'autres lignes ou embranchements, ou y prendre un intérêt tant en Belgique qu'à l'étranger, en faire apport ou en céder en tout ou en partie l'exploitation.

Les conventions relatives à ces objets devront être approuvées par l'assemblée générale, ainsi qu'il est dit au chapitre VI.

ART. 4. — Sont formellement interdits toutes opérations, tout commerce qui ne se lieraient pas immédiatement à l'objet de la Société, tel qu'il est défini ci-dessus, ainsi que tout achat ou conservation d'immeubles qui ne seraient pas nécessaires à l'entreprise, et toute émission de banknotes, billets de caisse ou tout autre papier de la même nature.

## CHAPITRE II.

### APPORTS. — ENTREPRISE.

ART. 5. — M. Auguste Dumon déclare faire apport à la Société :

1° De la concession du chemin de fer de Lokeren à Zelzaete qui lui a été concédée en vertu de la loi du 21 avril 1864, par arrêté royal du 10 juin 1864, conformément à la convention et au cahier des charges en date du 17 octobre 1865, publiés dans le *Moniteur belge* du 12 juin, n° 164 ;

2° De la convention verbale intervenue entre la Société du chemin de fer de Dendre-et-Waes et lui, le 2 janvier 1864, laquelle convention faite, dans le but commun de faciliter l'établissement du nouveau chemin, porte les stipulations suivantes :

La Compagnie de Dendre-et-Waes abandonnera, pendant 75 ans, à la Société exploitant la ligne de Lokeren à Zelzaete une part des recettes brutes qu'elle recevra de l'État, du chef des transports de marchandises qui s'échangeront par Lokeren entre le réseau exploité par l'État et les stations de la ligne de Lokeren-Zelzaete-Terneuzen, les produits propres à la station de Lokeren et ceux de voyageurs et bagages restant réservés exclusivement à la Compagnie de Dendre-et-Waes.

Cette part sera, pour les quinze premières années de l'exploitation de la ligne de Lokeren à Zelzaete, de 75 p. c. de la somme que l'État payera à la Compagnie de Dendre-et-Waes, du chef du susdit échange de marchandises ; de 50 p. c. pour les quinze années suivantes, et de 25 p. c. pour les quarante-cinq dernières années.

La Société de Lokeren-Zelzaete aura le droit de vérifier, dans les bureaux de la Compagnie de Dendre-et-Waes, les extraits qui lui seront remis des décomptes généraux fournis par l'État ; elle ne pourra intervenir ni dans la fixation des tarifs sur le réseau exploité par l'État, ni dans les réductions auxquelles la Compagnie de Dendre-et-Waes pourrait consentir sur sa part de recette.

Les sommes dues à la Société de Lokeren-Zelzaete lui seront payées quinze jours au plus tard après chaque paiement fait par l'État à la Compagnie de Dendre-et-Waes.

En cas de rachat de la concession de Dendre-et-Waes, la part fixée aux art. 1<sup>er</sup> et 2 sera calculée, quant à la Société de Lokeren-Zelzaete, pour les années restant à courir, d'après le produit moyen des cinq années immédiatement antérieures au rachat.

Si, pour faciliter l'établissement d'une autre ligne de chemin de fer qui pourrait faire concurrence à celle de Lokeren-Zelzaete, la Compagnie de Dendre-et-Waes voulait faire abandon d'une partie de ses recettes, elle accorderait à cet égard la préférence à M. Auguste Dumon ou à ses ayants cause.

En conséquence, la Société constituée par le présent acte est substituée, sans aucune exception ni réserve, à tous les droits et obligations résultant desdites conventions et du susdit cahier des charges.

ART. 6. — Pour prix unique de ses apports, M. Auguste Dumon se réserve le droit de préférence pour l'exécution des travaux et pour l'accomplissement des obligations attachées à la convention et antérieures à la mise en exploitation de la ligne.

Le Conseil d'administration et celui des Commissaires réunis, et à la majorité de trois Administrateurs et de trois Commissaires au moins, fixeront, s'il y a lieu, les conditions, le prix et le mode de paiement de l'entreprise générale pour l'exécution des travaux et la livraison du matériel dudit chemin de fer.

Le prix ne pourra, dans aucun cas, dépasser les ressources de la Société, telles qu'elles résultent de l'art. 7 ci-après.

Le droit de préférence devra, sous peine de déchéance, être exercé dans les trois mois à dater de la communication des plans généraux d'exécution à M. Auguste Dumon, à défaut de quoi l'assemblée générale pourvoira au moyen d'exécuter ou de faire exécuter ladite entreprise.

## CHAPITRE III.

### FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — OBLIGATIONS.

ART. 7. — Le fonds social se compose de quatre mille actions de cinq cents francs chacune, que les comparants déclarent souscrire au pair et dans les proportions indiquées à l'art. 45.

La Société peut en outre émettre des obligations jusqu'à concurrence de huit mille titres, au capital nominal de cinq cents francs chacune, rapportant quinze francs d'intérêt annuel ; elles seront émises au taux que fixera le Conseil général délibérant

comme il est dit au second paragraphe de l'art. 6 ci-dessus. Ces obligations seront remboursables au pair, conformément au tableau d'amortissement ci-annexé qui sera enregistré avec les présentes.

Elles seront émises selon les besoins de la Société, ensuite d'une décision du Conseil d'administration. Le produit ou les titres resteront déposés chez les banquiers de la Société, et il ne pourra en être disposé qu'au fur et à mesure des travaux et fournitures pour le service de la Société, et exclusivement pour le paiement desdits travaux et fournitures, et ce sur ordonnances de paiement signées par deux Administrateurs et énonçant explicitement que la dépense est faite pour travaux et fournitures.

Lesdits banquiers s'engageront à ne payer que sur lesdites ordonnances.

La somme totale des obligations émises ne peut, dans aucun cas, excéder le montant versé ou libéré des actions ou d'une somme équivalente en fournitures et travaux effectués.

Toutefois l'émission des obligations pourra être anticipée jusqu'à concurrence du capital actions souscrit, sous la condition expresse que, sur leur produit déposé comme il est dit plus haut, l'Administration de la Compagnie ne pourra, sous sa responsabilité, prélever successivement pour le paiement des travaux et fournitures que le montant de la moitié du prix de ces travaux et fournitures, le surplus devant être acquitté au moyen des actions ou de leur produit.

ART. 8. — Dans le cas prévu par le 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 5, l'assemblée peut augmenter le fonds social par l'émission de nouvelles actions et obligations.

Les détenteurs des titres primitifs auront un droit de préférence pour la souscription des nouveaux titres dans la proportion de ceux dont ils seront porteurs au moment de l'émission.

Nulle action ne peut être émise au-dessous du pair.

Pour toute nouvelle émission d'obligations, les dispositions de l'art. 7 concernant ces titres seront applicables.

ART. 9. — Les actions sont au porteur. Elles sont signées

par deux Administrateurs, extraites d'un registre à souche, dont le talon reste déposé au siège social, et portent, imprimées au dos, les principales dispositions des statuts qu'il importe au porteur de connaître, notamment les art. 10 à 14 inclusivement. Le Conseil d'administration règle cet objet.

Le transfert des actions se fera par la simple tradition du titre.

ART. 10. — Le montant des actions est exigible : trente pour cent dans les trente jours de l'homologation royale, ce dont il sera justifié vis-à-vis du gouvernement; soixante et dix pour cent aux époques à fixer par le Conseil d'administration. Les actions ne sont remises que contre le dernier versement. Jusque-là il n'est délivré que des promesses d'actions faisant mention des versements.

Les avis concernant les versements seront publiés un mois d'avance, de la manière prescrite par l'art. 53 ci-après.

Les paiements seront faits chez les banquiers de la Compagnie. A défaut de versement aux époques fixées, l'intérêt sera dû à raison de cinq pour cent l'an pour chaque jour de retard.

Le Conseil d'administration pourra, en outre, prononcer la déchéance des actions, en publiant les numéros des actions en retard à trois reprises et à quinze jours d'intervalle au moins, dans les journaux mentionnés à l'art. 53.

D'autres actions pourront être émises en remplacement de celles annulées et sous les mêmes numéros.

Huit jours après le dernier avertissement, les actions sur lesquelles les versements n'auront pas été effectués seront annulées de plein droit, et les sommes versées acquises à la Société, par la seule échéance du terme et sans qu'il soit besoin de mise en demeure.

Les dispositions du présent article seront applicables aux versements des actions émises ultérieurement, sauf que le Conseil d'administration en déterminera les époques de paiement.

ART. 11. — Chaque action a droit à une part égale et proportionnelle de l'avoir social et des bénéfices de la Société à prélever et à répartir conformément à l'art. 30.

ART. 12. — Les actionnaires ne seront, en aucun cas, passibles que de la perte du montant de leurs actions.

ART. 13. — Toute action est indivisible; la Société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

ART. 14. — Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe. La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale, prises en conformité des statuts.

Les héritiers ou créanciers d'un propriétaire d'actions sont tenus de désigner un seul d'entre eux, ou un mandataire commun, pour agir en leur nom; ils ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent pour l'exercice de leurs droits s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

ART. 15. — Les obligations sont au porteur; les dispositions des art. 9, 13 et 14 des présents statuts leur sont applicables.

#### CHAPITRE IV.

##### DE L'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ.

ART. 16. — La Société est administrée par un Conseil d'administration composé de cinq membres, assisté d'un Directeur-Gérant, qui remplira les fonctions de secrétaire.

La gestion est contrôlée par quatre Commissaires.

Les Administrateurs et les Commissaires sont nommés et révoqués par l'assemblée générale. Ils peuvent, pour la première fois, être nommés par les présents statuts. Ils nomment respectivement leur Président chaque année.

Trois Administrateurs et trois Commissaires au moins doivent être Belges ou naturalisés, et avoir leur résidence en Belgique.

Les Administrateurs et les Commissaires réunis nomment le Directeur-Gérant et fixent son traitement.

Ils ne pourront, en ce qui le concerne, prendre de décisions qu'à la majorité d'au moins quatre Administrateurs et trois Commissaires et seulement sur convocation *ad hoc*, faite dix jours au moins d'avance.

Le Conseil d'administration peut, sous sa responsabilité, déléguer temporairement ses pouvoirs à l'un de ses membres pour une ou plusieurs affaires déterminées.

Il peut, avec l'adhésion du Collège des Commissaires, charger temporairement l'un de ses membres des fonctions de Directeur-Gérant.

ART. 17. — Les fonctions d'Administrateurs et de Commissaires sont gratuites.

Ils reçoivent une part dans les bénéfices, ainsi qu'il est dit à l'art. 50 ci-après, et dont la moitié est partageable en jetons de présence. Toutefois il pourra être attribué à l'Administrateur délégué qui serait désigné en vertu de l'article précédent, une rémunération dont le chiffre sera fixé par le Conseil d'accord avec les Commissaires.

ART. 18. — Le Conseil d'administration représente la Société.

Il fait tous traités relatifs aux transports et à l'emploi réciproque du matériel; il délibère, traite, compromet, transige et statue, dans les limites et en conformité des présents statuts, sur toutes les affaires et sur tous les intérêts de la Société dont il a la gestion; il nomme et révoque tous les employés et fixe, de commun accord avec les Commissaires, leur traitement et leurs attributions.

Les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, sont suivies au nom de la Société, poursuite et diligence du Président ou d'un Administrateur désigné à cet effet par le Conseil d'administration.

ART. 19. — Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois par mois au siège de la Société.

Néanmoins la réunion mensuelle n'est obligatoire qu'à partir de l'époque où la Société exploitera une ligne quelconque.

Il ne peut délibérer si trois de ses membres au moins ne sont



présents. Aucune décision ne peut être prise qu'avec l'adhésion de trois membres au moins.

Il est dressé, séance tenante, procès-verbal des décisions prises par le Conseil d'administration. Les procès-verbaux seront inscrits sur un registre spécial tenu au siège de la Société, et seront signés par tous les membres présents et par le Directeur-Gérant.

Le Directeur-Gérant est chargé de l'exécution des décisions du Conseil. Tous les actes journaliers d'administration, les effets de commerce, les comptes, sont signés ou endossés par le Directeur-Gérant ou par l'Administrateur délégué dont il est parlé au septième paragraphe de l'art. 16.

Tous les actes qui engagent la Société, autres que ceux ci-dessus indiqués, sont en outre signés par le Président du Conseil d'administration ou par le membre qui le remplace.

ART. 20. — Le Conseil d'administration se réunit sur convocation du Président, faite huit jours au moins d'avance avec énonciation de l'ordre du jour, lorsque le jour de la réunion n'a pas été fixé par le procès-verbal de la séance précédente.

Chaque membre du Conseil a, ainsi que la majorité des Commissaires, le droit de requérir des convocations extraordinaires.

ART. 21. — Les membres du Conseil d'administration doivent posséder chacun cinquante actions de la Société, et les Commissaires chacun vingt-cinq, à titre de cautionnement.

Ces actions sont inaliénables et déposées sous scellés dans le coffre de la Société, pendant toute la durée et jusqu'après l'apurement des fonctions des titulaires, avec mention de leur affectation sur les titres ou scellés.

ART. 22. — Chaque année, un Administrateur et un Commissaire cessent leurs fonctions. Le sort déterminera l'ordre de sortie pour tous, à la première réunion de l'assemblée générale.

Les membres sortants sont toujours rééligibles.

La première sortie aura lieu le trente et un décembre de la première année qui suivra la mise en exploitation du chemin de fer.

Le remplacement ou la réélection a lieu dans l'assemblée générale ordinaire des Actionnaires qui précède la date de la sortie.

ART. 25. — En cas de vacance d'une place d'Administrateur ou de Commissaire, par suite de décès ou de démission, il y sera pourvu par la première assemblée générale.

Toute personne nommée en remplacement d'un Administrateur ou d'un Commissaire, achève le terme du mandat du prédécesseur.

ART. 24. — Les Commissaires ont un droit de contrôle illimité sur toutes les affaires et opérations de la Société. Ils peuvent prendre connaissance, mais sans déplacement, de tous livres, correspondances, procès-verbaux, états de situation, et tous documents concernant la Compagnie. Ils peuvent déléguer à un ou plusieurs d'entre eux le soin d'exercer plus spécialement cette surveillance. Ils vérifient et approuvent, s'il y a lieu, le bilan et les comptes; ils font rapport à l'assemblée générale sur cet objet, et sur l'exercice de leur surveillance.

Les Commissaires se réunissent au local de la Société, quand ils le jugent convenable, ou sur convocation de leur Président ou du Conseil d'administration.

Les délibérations des Commissaires se constatent de la même manière que celles du Conseil d'administration.

ART. 25. — Les membres du Conseil d'administration et les Commissaires ne sont responsables que de l'exécution de leur mandat. Ils ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la Société.

ART. 26. — Le gouvernement a le droit de déléguer près de la Société un Commissaire spécial, qui aura le même droit d'investigation et de vérification que les Commissaires de la Société.

ART. 27. — Le Conseil d'administration désignera, de commun accord avec les Commissaires, les banquiers chez lesquels seront déposés les fonds et se feront les paiements pour compte de la Société.

## CHAPITRE V.

### DU BILAN, DES INTÉRÊTS ET DE LA RÉSERVE.

ART. 28. — Les comptes et le bilan de la Société seront établis tous les ans, au trente et un décembre, par les soins du Conseil d'administration. Il doit y être tenu compte de la dépréciation de l'avoir social et pourvu à l'amortissement du capital de la Compagnie pendant la durée de la concession. Ces comptes et bilan seront soumis aux Commissaires, qui auront vingt jours pour les examiner et les approuver, s'il y a lieu.

L'approbation par l'unanimité des Commissaires servira de décharge pleine et entière à l'Administration.

A défaut de cette approbation, l'assemblée générale statuera sur les comptes et le bilan.

ART. 29. — Le bilan de la Société, avec les pièces à l'appui, sera déposé, pendant les huit jours qui précèdent et pendant les huit jours qui suivent la réunion de l'assemblée générale annuelle, au siège de la Société, où les Actionnaires et les porteurs d'obligations, justifiant de cette qualité, pourront en prendre inspection.

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

Une copie certifiée du bilan, un résumé du compte de profits et pertes, énonçant l'application faite des bénéfices, seront, dans la quinzaine de l'approbation, transmis au Ministre ayant le commerce dans ses attributions.

ART. 30. — A dater de la mise en exploitation du chemin de fer, sur les bénéfices nets annuels de la Société, déduction faite de tous frais généraux et charges sociales, y compris le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, il sera d'abord prélevé la somme nécessaire au paiement d'un premier dividende de 5 p. c. du montant versé sur les actions.

Le surplus se partage ainsi qu'il suit :

a. 15 p. c. au profit d'un fonds de réserve, exclusivement

destiné à subvenir aux pertes imprévues et à maintenir l'intégrité du capital.

b. 15 p. c. pour les Administrateurs.

c. 5 p. c. pour les Commissaires.

d. 65 p. c. répartis par parts égales entre toutes les actions à titre de second dividende.

ART. 31. Lorsque le fonds de réserve aura atteint le dixième du capital des actions émises, la retenue de 15 p. c. établie par l'art. 30, pourra cesser.

Si ce maximum est entamé, la retenue sera faite de nouveau jusqu'à ce qu'il soit reconstitué.

ART. 32. — Les intérêts et le capital des obligations, et les dividendes des actions sont payés chez les banquiers de la Société.

## CHAPITRE VI.

### DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ART. 33. — L'assemblée générale représente l'universalité des Actionnaires; ses décisions, régulièrement prises, sont obligatoires même pour les absents. Elle se compose des Actionnaires porteurs de dix actions au moins.

On peut s'y faire représenter par un mandataire, qui est lui-même Actionnaire, ayant droit de voter.

Elle se réunit chaque année, en séance ordinaire, dans la première quinzaine de mai, à Bruxelles.

L'époque des réunions est rappelée par deux avis, insérés dans le *Moniteur* et dans deux autres journaux, à dix jours d'intervalle, et le premier, vingt-cinq jours au moins avant celui fixé pour la réunion.

ART. 34. — L'assemblée générale, dans sa réunion ordinaire, entend le rapport du Conseil d'administration sur la situation de la Société et celui des Commissaires sur l'exercice de leur surveillance et sur les comptes et bilan, dont il lui est donné communication; elle statue sur ceux-ci, s'il y a lieu,

pourvoit aux places d'Administrateurs et de Commissaires vacantes, et procède au tirage au sort des obligations à amortir.

ART. 55. — L'assemblée générale ordinaire est régulièrement constituée, quel que soit le nombre des actions représentées.

Les résolutions sont prises à la majorité des voix.

ART. 56. — Le Conseil d'administration peut, en observant les formalités de l'art. 55, convoquer l'assemblée générale en réunion extraordinaire. Il est tenu de le faire sur la demande écrite et motivée de deux Commissaires ou d'Actionnaires réunissant au moins le dixième de toutes les actions émises.

ART. 57. — L'assemblée générale extraordinaire statue sur les emprunts, les modifications aux statuts, l'augmentation du fonds social, les demandes en extension de concession, les fusions partielles ou générales avec d'autres compagnies, baux à ferme, cessions et achats de lignes.

Les délibérations sur ces divers objets ne seront valables qu'autant que l'assemblée réunisse les trois cinquièmes des actions émises, et que les résolutions soient prises à la majorité des deux tiers au moins des voix présentes ou représentées. En ce qui touche les modifications aux statuts, elles devront, en outre, être approuvées par le gouvernement avant d'être exécutoires.

ART. 58. — Les avis de convocation des assemblées générales mentionneront l'objet ou les objets à l'ordre du jour, et qui seuls pourront être mis en délibération. Toutefois, l'assemblée peut être appelée à délibérer sur une proposition émanant, soit des Commissaires, soit de cinq Actionnaires, pourvu qu'elle ait été communiquée huit jours, au moins, d'avance au Conseil d'administration, à moins que le Conseil ne consente à la mise en délibération malgré l'absence de cette formalité.

ART. 59. — Si, à la suite d'une première convocation, les conditions exigées par l'art. 57, pour délibérer valablement, ne sont pas remplies, l'assemblée générale est convoquée de nouveau, selon le mode déterminé par l'art. 55.

Les délibérations, dans cette seconde réunion, sont valables, quel que soit le nombre des actions représentées, mais sans

préjudice de la majorité requise par l'art. 57; ces délibérations ne peuvent porter que sur les objets pour lesquels la première convocation a eu lieu.

ART. 40. — Pour être admis aux assemblées générales, les porteurs d'actions devront faire connaître, par écrit, au Conseil, au siège de la Société, dix jours au moins avant l'assemblée, le nombre et les numéros de leurs actions, le mandat qui leur aura été délivré, le nombre et les numéros des actions de leur mandant.

Ils seront admis à l'assemblée sur la production des actions des mandants, ou d'un certificat de dépôt d'icelles, chez l'un des banquiers de la Société, désignés à cet effet dans l'avis de convocation.

ART. 41. — Dix actions donnent droit à une voix.

Nul ne peut réunir sur sa tête plus de cinq voix comme Actionnaire, et plus de cinq voix comme mandataire.

ART. 42. — Le vote se fait par appel nominal; toutefois, le scrutin secret a lieu s'il est demandé par trois membres. Il est obligatoire pour tous les cas de nomination ou de révocation.

ART. 43. — Le Président du Conseil d'administration préside l'assemblée générale; les Administrateurs forment le bureau; le Directeur-Gérant remplit les fonctions de secrétaire. Les deux plus forts Actionnaires remplissent les fonctions de scrutateurs. Parmi ceux qui possèdent le même nombre d'actions, le plus âgé est préféré.

Les procès-verbaux sont signés par le Président, le Secrétaire et les Scrutateurs. Les copies ou extraits de ces procès-verbaux, sont certifiés par le Président du Conseil d'administration et le Secrétaire. Une feuille de présence désignant le nom des Actionnaires assistant à l'assemblée et le nombre des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs présentés au siège de l'assemblée. Cette feuille est signée par chaque Actionnaire en entrant en séance.

ART. 44. — A l'expiration du terme de la Société, ou à sa

dissolution pour quelque cause et à quelque époque que ce soit, l'assemblée générale nomme les liquidateurs et détermine les formes et le mode de liquidation.

### CHAPITRE VII.

#### DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ART. 45. — Sont nommés, par les présents statuts, pour la première fois :

Administrateurs :

MM. AUGUSTE DUMON,

CHARLES baron SNOY,

JULIEN MOREL,

Comte EUGENE DE MEEÛS.

Lesquels s'adjoindront un cinquième collègue dans le délai de trois mois.

Commissaires :

MM. CÉSAR DAUMERIE-DE COCK,

GUSTAVE DE MÛELENAERE,

BARON DE LAMBERTS-CORTENBACH,

AUGUSTIN LIBERT, tous ci-dessus qualifiés.

MM. DUMON et MOREL ont déclaré souscrire les quatre mille actions.

Dont acte, lu aux comparants, fait et passé à Bruxelles, en l'étude, rue Duquesnoy, numéro quinze, le sept juillet 1864, en présence de MM. JEAN DE DROOGERS, cordonnier, domicilié à Bruxelles, et AMAND DE MEULENEERE, bouquiniste, également domicilié à Bruxelles, témoins instrumentaires, qui ont signé avec MM. DUMON, MOREL, baron CHARLES SNOY, comte DE MEEÛS, DAUMERIE, DE MEULENAERE, baron DE LAMBERTS, LIBERT et nous notaire. (Suivent les signatures.)

Enregistré avec deux renvois à Bruxelles, nord, le 12 juillet 1864, vol. 250, folio 95 recto, case 4; reçu 6 francs soixante centimes. Le receveur (signé) Z. IPPERSIEL.

Tableau d'amortissement des 8,000 obligations de 500 francs, conformément à l'art. 7 des statuts.

Années d'amortissement.	Obligations amorties.	Années d'amortissement.	Obligations amorties.	Années d'amortissement.	Obligations amorties.
1 1868	20	31 1898	49	61 1928	118
2 1869	20	32 1899	50	62 1929	121
3 1870	21	33 1900	51	63 1930	123
4 1871	22	34 1901	53	64 1931	129
5 1872	23	35 1902	55	65 1932	133
6 1873	23	36 1903	56	66 1933	136
7 1874	24	37 1904	58	67 1934	141
8 1875	24	38 1905	60	68 1935	145
9 1876	26	39 1906	61	69 1936	149
10 1877	26	40 1907	64	70 1937	153
11 1878	27	41 1908	65	71 1938	159
12 1879	27	42 1909	67	72 1939	163
13 1880	29	43 1910	69	73 1940	167
14 1881	29	44 1911	71	74 1941	173
15 1882	30	45 1912	74	75 1942	178
16 1883	31	46 1913	75	76 1943	184
17 1884	32	47 1914	78	77 1944	189
18 1885	34	48 1915	80	78 1945	195
19 1886	34	49 1916	83	79 1946	200
20 1887	35	50 1917	85	80 1947	206
21 1888	36	51 1918	88	81 1948	213
22 1889	37	52 1919	90	82 1949	219
23 1890	38	53 1920	93	83 1950	226
24 1891	40	54 1921	96	84 1951	232
25 1892	40	55 1922	98	85 1952	240
26 1893	42	56 1923	102	86 1953	246
27 1894	43	57 1924	104	87 1954	202
28 1895	45	58 1925	108		
29 1896	45	59 1926	111		
30 1897	47	60 1927	114	Total . . .	8,000

(Suivent les parafes.)

Enregistré, sans renvoi, à Bruxelles, nord, le 11 juillet 1864, vol. 54, folio 92 verso, case 1; reçu 2 francs 20 centimes. Le receveur (signé) Z. IPPERSIËL.

Pour expédition conforme (signé) TOUSSAINT.

---

(*Moniteur belge*, 12 juin 1864.)

### **MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.**

Chemin de fer de Lokeren à Selzaete. — Arrêté de concession.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'art. 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, de la loi du 21 avril dernier par lequel le gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer de Lokeren à Selzaete, aux clauses et conditions d'une convention intervenue le 17 octobre 1863, entre Notre Ministre des Travaux Publics et le sieur Frédéric de Perre, et du cahier des charges annexé à cette convention;

Vu l'acte passé devant le notaire Toussaint de résidence à Bruxelles, le 19 mai dernier, par lequel le sieur de Perre a cédé au sieur Dumon, ancien Ministre des Travaux Publics, propriétaire, domicilié à Bruxelles, tous les droits résultant de la convention précitée;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**ARTICLE UNIQUE.** Le sieur Dumon (Auguste), ancien Ministre des Travaux Publics, propriétaire, domicilié à Bruxelles, est déclaré concessionnaire, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 17 octobre 1863,

annexés au présent arrêté, d'un chemin de fer de Lokeren à Selzaete.

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

Donné à Laeken, le 10 juin 1864.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,  
JULES VANDERSTICHELEN.

---

### **CONVENTION.**

Entre le gouvernement belge, représenté par M. Jules Vanderstichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part, et M. Frédéric de Perre, ingénieur civil, domicilié à Schaerbeek lez-Bruxelles, rue Allard, 29, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>.** Le contractant de seconde part s'engage à construire et à exploiter ou à faire exploiter, à ses frais, risques et périls, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, un chemin de fer de Lokeren à Selzaete.

**ART. 2.** Pour assurer l'exécution de cet engagement, le contractant de seconde part a déposé un cautionnement de soixante-quinze mille francs, qui restera affecté à la garantie de ses obligations.

**ART. 3.** Le contractant de seconde part s'oblige en outre à justifier, endéans le délai de six mois et à la satisfaction du Ministre des Travaux Publics, de la réalisation du capital nécessaire à l'établissement et à la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la présente convention, à concurrence de sept cent mille francs.

**ART. 4.** Si la justification prescrite par l'art. 3 n'est pas faite dans le délai déterminé par cet article, la présente convention

sera considérée comme non avenue, et le cautionnement de soixante-quinze mille francs sera acquis à l'État, sauf le cas de force majeure.

ART. 5. Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la législature un projet de loi autorisant le gouvernement à concéder le chemin de fer précité aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexés.

ART. 6. La présente convention sera considérée comme non avenue et le cautionnement déposé par le contractant de seconde part lui sera remboursé, dans le cas où le pouvoir législatif n'autoriserait pas le gouvernement à concéder le chemin de fer dont il s'agit, ou ne l'y autoriserait qu'à des conditions autres que celles convenues entre parties, à moins que, dans ce dernier cas, le contractant de seconde part n'accepte les modifications qui auraient été apportées auxdites conditions.

ART. 7. La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de 1 fr. 70 c. en principal.

Fait en double, à Bruxelles, le 17 octobre 1865.

F. DE PERRE.

JULES VANDERSTICHELEN.

*Cahier des charges, clauses et conditions de la concession d'un chemin de fer de Lokeren à Selzaete.*

ART. 1<sup>er</sup>. Le chemin de fer, dont la concession est accordée aux clauses et conditions du présent cahier des charges, prendra son origine à la station de Lokeren du chemin de fer de Dendre-et-Waes, passera par les communes d'Exaerde, Moerbeke et Wachtebeke, et aboutira à Selzaete, aux abords du canal de Gand à Terneuzen.

Il sera raccordé au chemin de fer de Gand vers Terneuzen, sauf entente avec la compagnie de Gand à Terneuzen.

Le concessionnaire pourra établir le long du-dit canal, au

point où le chemin de fer concédé y aboutira, un quai ou rivage destiné au transbordement des marchandises.

Les conditions auxquelles aura lieu le service du chemin de fer de Lokeren à Selzaete dans la station de l'État, à Lokeren, seront réglées par une convention spéciale à intervenir avant la mise en exploitation.

Il est entendu que toute dépense qui résulterait pour l'État de l'adjonction de ce service à la station de Lokeren, sera exclusivement supportée par le concessionnaire.

ART. 2. Dans les trois mois de la date de la concession définitive, le concessionnaire soumettra à l'approbation du gouvernement un plan figuratif du tracé et un profil longitudinal du chemin de fer à construire.

ART. 3. Dans les trois mois suivants, le concessionnaire soumettra à l'approbation du gouvernement des projets complets et détaillés de tous les ouvrages à exécuter pour l'établissement complet du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Ces projets comprendront des plans détaillés des haltes et stations et de leurs dépendances de tout genre, des plans terriers, dressés conformément à ce que prescrit l'art. 5 du titre II de la loi du 8 mars 1810, de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée, des profils en travers indiquant tous les détails de la voie ferrée, et des dessins des rails, etc.

ART. 4. Le gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, apporter aux plans, profils et projets soumis à son approbation, telles modifications qu'il jugera convenir, sans toutefois rien prescrire qui soit en opposition avec les clauses et conditions du présent cahier des charges.

Le gouvernement pourra, notamment, désigner les points où il devra être établi des haltes ou des stations.

Le concessionnaire est tenu de se conformer exactement, dans l'exécution, aux plans, profils et projets approuvés, que ceux qu'il avait présentés aient ou non été modifiés.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des

travaux, il devra faire parvenir au gouvernement deux expéditions de chacun des plans, profils et projets approuvés.

Art. 5. Le chemin de fer sera à une voie.

Des gares d'évitement seront établies partout où cela sera jugé nécessaire.

Le concessionnaire aura le droit d'exproprier les terrains nécessaires pour l'établissement d'une seconde voie, après en avoir obtenu l'autorisation du gouvernement.

L'écartement des rails sera exactement le même que celui des chemins de fer de l'État.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie sera de deux mètres.

Le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, de trois mètres cinquante centimètres pour la simple voie et de sept mètres pour la double voie. Il y aura, au minimum, vingt centimètres de ballast sous les billes.

Les talus du ballast seront inclinés à un et demi de base pour un de hauteur.

Une berme de cinquante centimètres de largeur sera ménagée au pied des talus du ballast.

Des fossés dont le plafond aura trente centimètres au moins de largeur et devra descendre jusqu'à trente centimètres au moins en contre-bas de cette berme, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront séparés du pied des talus en déblai par une berme établie au niveau des rails et ayant une largeur de cinquante centimètres à un mètre, suivant la profondeur de la tranchée et la consistance du terrain.

Des fossés seront également creusés au sommet des tranchées et le long du pied des remblais, lorsque cela sera reconnu nécessaire par le gouvernement, à raison de la déclivité du sol. Ces fossés seront séparés de la crête des talus en déblai ou du pied des talus en remblai par une berme de cinquante centimètres à un mètre de largeur, suivant la hauteur des talus.

Tous les fossés auront les dimensions nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux.

L'inclinaison des talus en déblai et en remblai sera fixée à raison de leur hauteur et de la nature du terrain. En général, le rapport de la base à la hauteur des talus sera de un à un, de un et quart à un, ou de un et demi à un, selon que la hauteur des talus sera inférieure à trois mètres, comprise entre trois mètres et quatre mètres ou supérieure à quatre mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devrait être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts du côté du chemin de fer et la distance à laquelle le pied de ces talus devra se trouver de la crête des talus des tranchées, seront également réglées de la manière indiquée ci-dessus.

Les francs bords à ménager de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue, auront cinquante centimètres à un mètre de largeur suivant les circonstances.

Art. 6. Le concessionnaire construira tous les ouvrages d'art et exécutera tous les travaux nécessaires pour que l'établissement du chemin de fer ne mette nulle part obstacle et n'apporte aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour laisser subsister, sauf les modifications qu'il serait reconnu indispensable d'y apporter, les routes ou chemins publics existants.

Art. 7. Aucun ouvrage d'art ne pourra être établi, et il ne pourra être effectué aucun déplacement ou changement de direction ou autre, soit d'un cours d'eau, soit d'une route ou chemin public existant, si ce n'est conformément à un projet préalablement approuvé par le gouvernement.

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

Art. 8. Celui-ci sera pourvu de barrières, d'habitations, de loges de garde et de tous les accessoires et dépendances nécessaires, pour qu'il puisse être toujours maintenu, dans toutes ses parties, en bon état d'entretien, et que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Art. 9. Le Ministre des Travaux Publics se réserve le droit,

pendant toute la durée de la concession, de faire exécuter par ou aux frais du concessionnaire, les modifications ou changements aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, tant au point de vue de la sécurité publique qu'au point de vue de la police des chemins de fer, ou de la bonne exploitation.

ART. 10. Les clôtures à établir autour des haltes et des stations seront comprises dans les projets à soumettre à l'approbation du département des Travaux Publics, aux termes de l'art. 5.

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

Le concessionnaire sera, en outre, tenu d'établir, partout où cela sera reconnu nécessaire par le gouvernement, une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur la voie.

ART. 11. Les matériaux à mettre en œuvre dans les ouvrages à exécuter devront, chacun dans son espèce, être de la meilleure qualité et exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité ou la durée des ouvrages.

Les billes seront en chêne. Toutefois, le gouvernement pourra autoriser l'emploi de billes préparées d'une autre essence.

Les rails seront en fer laminé et ne pèseront pas moins de 34 kilogr. par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés aux billes.

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

Le matériel d'exploitation consistant dans les locomotives avec leurs tenders et dans les voitures servant, soit au transport des voyageurs, soit à tout autre transport de quelque nature qu'il soit, devra être établi de manière à pouvoir, sans inconvénient ni danger, être admis à circuler sur les chemins de fer de l'État.

ART. 12. Nonobstant l'approbation, par le département des Travaux Publics, des plans des haltes et stations, le nombre et l'étendue de celles-ci devront toujours être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 13. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence du concessionnaire, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

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

ART. 14. Toutes les indemnités et tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances, seront exclusivement et sans exception à la charge du concessionnaire.

ART. 15. Les travaux du chemin de fer concédé devront être complètement terminés dans le délai de deux ans, à partir de la date de l'arrêté royal qui accordera la concession définitive du chemin de fer. Le raccordement à la ligne de Gand vers Terneuzen, conformément à l'art. 1<sup>er</sup>, devra être achevé au moment où cette ligne sera livrée à l'exploitation.

Ces délais pourront être prorogés par le gouvernement.

ART. 16. Le cautionnement de 75,000 francs, déposé par le concessionnaire, demeurera affecté à la garantie de ses engagements. Deux tiers de ce cautionnement seront restitués au concessionnaire en deux termes égaux, à mesure qu'il aura été dûment constaté qu'il a été acquis des terrains ou exécuté des travaux pour une valeur double de la somme à restituer.

Le dernier tiers sera retenu, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant au concessionnaire que pour servir éventuellement à solder les dépenses à faire d'office pour son compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment



constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions du présent cahier des charges, et que le chemin de fer est pourvu du matériel nécessaire pour qu'il puisse être exploité avec régularité et sécurité.

ART. 17. Le concessionnaire sera déchu de ses droits s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits ; si ces délais avaient été prorogés par le gouvernement, il n'y aurait lieu à déchéance que s'il n'avait pas été satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

ART. 18. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux, sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Le concessionnaire devra se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourra élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être. De plus, la partie du cautionnement du concessionnaire évincé, qui n'aura pas encore été restituée ou dont il n'aura pas été disposé, sera définitivement retenue à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aura lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui du concessionnaire évincé, qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amène aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel, et toute la partie

du cautionnement non encore remboursée ou dont il n'aurait pas été fait emploi, seraient acquis à l'État sans aucune indemnité, et le gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, le concessionnaire demeurant irrévocablement déchu de tous ses droits.

ART. 19. Les art. 17 et 18 ne seront pas applicables, si le concessionnaire justifie que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux sont le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

ART. 20. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du département des travaux publics :

1° Un règlement d'ordre et de police prescrivant toutes les mesures et contenant toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation ; ce règlement contiendra, en outre, les mesures d'ordre et de police auxquelles sera soumis quiconque voudra faire usage du chemin de fer ;

2° Un règlement d'ordre intérieur déterminant les devoirs et les obligations des agents du concessionnaire et leurs rapports entre eux ;

3° Un livret réglementaire comprenant les conditions des transports et des tarifs détaillés.

Le département des Travaux Publics fera, au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera convenir ; quelles que soient les modifications qu'il y aura apportées, ce règlement sera obligatoire tel qu'il l'aura approuvé, et le concessionnaire devra l'observer, et, autant qu'il dépendra de lui, en assurer l'exécution.

ART. 21. Le nombre des convois destinés à transporter soit les voyageurs, soit les marchandises, sera toujours en rapport avec l'importance des relations à desservir et avec les besoins du commerce et de l'industrie.

ART. 22. Le gouvernement aura le droit d'interdire l'emploi de wagons non couverts pour le transport des voyageurs.

ART. 23. Les lois et règlements d'administration générale existants ou à intervenir en matière d'ordre et de police des

chemins de fer, seront, de plein droit, applicables au chemin de fer dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la concession.

ART. 24. Le concessionnaire sera tenu d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation à ce qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui seraient adressées à ce sujet, le gouvernement pourrait y pourvoir d'office et pour son compte, et, à cet effet, aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages à exécuter et des fournitures à faire, plus un dixième en sus, à titre de dommages et intérêts.

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

Si, dans les trois mois après que le gouvernement se serait trouvé dans le cas de devoir pourvoir à l'exploitation, les recettes n'avaient pas produit, en sus des frais d'exploitation, de quoi solder les dépenses faites ou à faire d'office pour le compte du concessionnaire, plus les 10 p. c. en sus dont il est fait mention ci-dessus, le concessionnaire serait déchu de ses droits comme dans le cas prévu à l'art. 17.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où le concessionnaire laisserait en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

ART. 25. Le choix et la nomination des agents nécessaires soit pour diriger et surveiller l'exécution des travaux de construction ou d'entretien, ainsi que l'exploitation, soit pour effectuer ou contrôler la perception des péages, appartiendra exclusivement au concessionnaire.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes

à préposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passages à niveau, excentriques, etc. Ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Le gouvernement aura le droit de désigner ceux des agents du concessionnaire qui devront être assermentés, aux fins de pouvoir remplir les fonctions d'officier de police judiciaire et de garde voyer.

ART. 26. Le gouvernement fera surveiller par ses agents tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien, que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cette fin, celui-ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée à cet effet : en premier lieu, pendant toute la durée des travaux de construction, une redevance annuelle, payable par anticipation, de 2,000 francs; cette redevance prendra cours à partir de la date de l'arrêté de concession; en second lieu, pendant toute la durée de l'exploitation et dans le courant du premier semestre de chaque année, une redevance annuelle de 500 fr.; cette redevance prendra cours à partir du 1<sup>er</sup> janvier suivant la mise à exploitation du chemin de fer concédé.

ART. 27. La surveillance à exercer par le gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent, est tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

ART. 28. Il sera facultatif au gouvernement de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir.

ART. 29. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que les ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le gouvernement pourra les faire démolir et reconstruire, en tout

ou en partie, aux frais du concessionnaire et d'office, si ce dernier demeurerait en défaut de les faire démolir et reconstruire lui-même à la première réquisition de l'administration.

ART. 50. Le gouvernement pourra interdire et empêcher l'exécution de tout ouvrage qui pourrait mettre obstacle à l'écoulement des eaux ou interrompre la circulation sur les voies de communication existantes, quelles qu'elles soient.

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

ART. 51. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; il fera également dresser, à ses frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des stations, haltes, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc.

Des expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif prémentionnés, seront dressées, aux frais du concessionnaire, pour être déposées dans les archives de l'administration.

ART. 52. Pour l'indemniser des travaux qu'il s'engage à exécuter et des dépenses qu'il contracte l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes ses obligations, le concessionnaire pourra, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, faire percevoir, à son profit, des droits de péage dont le montant sera réglé par des tarifs établis d'après les bases déterminées ci-après et arrêtées de commun accord entre le concessionnaire et le département des Travaux Publics, les transports se faisant entièrement aux frais du concessionnaire.

ART. 53. Les quatre-vingt-dix ans dont il est parlé à l'article qui précède prendront cours à l'expiration des délais fixés par

l'art. 13, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer faisant l'objet de la concession.

Si cependant le délai fixé à l'art. 15 avait été prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai qui aurait été substitué à celui mentionné à l'art. 15.

ART. 54. Les tarifs dont il est fait mention à l'art. 52 seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs actuels des chemins de fer de l'État.

Les dispositions du livret réglementaire, mentionné au n° 5 de l'article 20, seront, en général, les mêmes que celles en usage sur les chemins de fer de l'État.

ART. 55. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés à l'article qui précède, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, le concessionnaire contracte l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à ses frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui lui seront confiés.

ART. 56. Le concessionnaire pourra effectuer tous les genres de transports, sans exception, à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le département des Travaux Publics, pourvu que ce soit d'une manière générale et sans exception, soit au préjudice, soit en faveur de qui que ce soit.

Ces abaissements de prix ne pourront toutefois avoir lieu qu'ensuite d'une décision du Ministre des Travaux Publics, et à la condition que le public en soit informé, un mois d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le gouvernement pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

En outre, aucune espèce de transport ne pourra être effectuée à un prix inférieur à celui arrêté de commun accord, pendant moins de trois mois consécutifs.

Si le concessionnaire affectait certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le gouvernement, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des Travaux Publics pourrait rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la même catégorie, et les prix ainsi abaissés ne pourraient, comme dans le cas de réductions opérées à l'intervention du département des travaux publics, être relevés qu'ensuite d'une autorisation expresse de ce département.

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

ART. 37. Le concessionnaire sera tenu de transporter les électeurs aux prix réduits accordés par le gouvernement sur les lignes qu'il exploite et d'organiser des convois d'arrivée et de départ pour le transport de ces électeurs, suivant les prescriptions du gouvernement.

ART. 38. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux et leurs bagages, pour la moitié du prix à payer par les voyageurs ordinaires.

ART. 39. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en sa possession.

ART. 40. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, il devra immédiatement être obtempéré à cette réquisition.

Le prix du convoi expédié sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'expert, entre l'administration et le concessionnaire.

ART. 41. Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de faire partir, par les convois ordinaires, les voitures cellulaires employées au transport des prisonniers.

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

ART. 42. Le concessionnaire sera tenu de transporter gratuitement, par tous les convois ordinaires, dans les deux sens et dans toute l'étendue de son chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service de la poste.

En outre, le concessionnaire pourra être tenu d'établir un convoi par jour, dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration.

ART. 43. Le concessionnaire sera tenu de fournir, sur chacun des points où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Le gouvernement pourra établir à ses frais, sans que le concessionnaire ait droit, de ce chef, à aucune indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt des trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apporteront pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations et haltes.

Le concessionnaire devra, en tout temps, donner accès dans les stations et haltes aux employés chargés du service de la poste, dans l'exercice de leurs fonctions.

ART. 44. Le gouvernement pourra établir et entretenir le long des voies du chemin de fer une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera les plus convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le gouvernement désirera faire construire des locaux spéciaux, pour installer des appareils télégraphiques, le concessionnaire fournira le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes télégraphiques. Lesdits agents donneront connaissance à l'administration des accidents ou

dérangements, de leurs causes et de tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

Les fonctionnaires ou agents de l'administration, voyageant pour le service de la ligne télégraphique, les appareils et matériaux destinés à la construction ou à l'entretien de cette ligne, seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité du chef des obligations qui viennent d'être énoncées.

Les dépêches du service du chemin de fer seront admises sur la ligne télégraphique de l'État, aux conditions à déterminer par le gouvernement, d'après les circonstances.

Le concessionnaire pourra, en outre, établir, sur les poteaux de l'État, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation du chemin de fer.

Dans ce cas, le gouvernement désignera les stations où les fils du concessionnaire devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'État, et manœuvrés par les agents de l'État.

Les agents du concessionnaire auront le droit d'échanger entre eux comme dépêches de service, les communications relatives à l'exploitation de la ligne.

Toutes ces communications seront inscrites aux stations de départ et d'arrivée, sur des registres spéciaux, où elles figureront avec numéro d'ordre et par date. Ces registres pourront être examinés et contrôlés par les fonctionnaires désignés à cet effet par le gouvernement.

En cas de doute sur les catégories des correspondances admissibles en service, la question sera résolue, quels que soient les fils ou appareils employés, d'après les règles suivies sur le chemin de fer de l'État.

**ART. 45.** Le gouvernement pourra, après avoir entendu le concessionnaire, autoriser l'établissement, le long du chemin de fer, de magasins, gares ou abordages, avec les machines, engins ou attirails nécessaires pour effectuer le chargement et le déchargement des wagons, à la condition d'établir une ou plusieurs voies latérales sur lesquelles les wagons puissent être chargés

ou déchargés sans entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de faire prendre ou déposer, en passant, par ses convois de marchandises, les wagons à expédier ou en destination de ces gares ou abordages, à charge, par les expéditeurs ou destinataires, d'acquitter le prix du tarif à raison de la totalité de la distance des deux haltes ou stations entre lesquelles les gares ou abordages seront situés.

**ART. 46.** Le gouvernement pourra également faire construire, soit pour le compte de l'État, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant de celui faisant l'objet du présent cahier des charges, ou venant y aboutir, sans que le concessionnaire de ce dernier chemin de fer puisse réclamer de ce chef, ou sous le prétexte du préjudice que lui causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Le concessionnaire aura à conditions égales et sous réserve des droits de préférence antérieurs qui pourraient être invoqués par des sociétés concessionnaires existantes, la préférence pour établir un embranchement de Selzaete à Eecloo, si cet embranchement est décrété ultérieurement.

Le département des travaux publics se réserve la faculté d'imposer au concessionnaire l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, wagons et autre matériel roulant appartenant à d'autres lignes.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée de gré à gré ou à dire d'experts.

Le droit de parcours devra être réciproque.

**ART. 47.** Le gouvernement pourra également, pendant toute la durée de la concession, autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, la construction de routes, canaux, chemins de fer ou autres voies de communication, sans que le concessionnaire puisse réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

**ART. 48.** Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer

ou autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, le concessionnaire ne pourra y mettre obstacle, ni réclamer, de ce chef, aucune indemnité, si ce n'est en dédommagement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour le concessionnaire, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour que l'exploitation du chemin de fer n'en puisse être entravée ni empêchée.

Toutefois, le concessionnaire restera chargé du paiement du salaire des gardes-barrières à préposer à la surveillance des traverses à niveau qui pourraient être établies, par suite de la construction, par l'État, de routes nouvelles ou de rectifications de routes existantes.

ART. 49. Le gouvernement pourra aussi apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telle mesure d'intérêt général qu'il jugera convenir.

ART. 50. Dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, le concessionnaire sera tenu de démonter ou de démolir, à la première réquisition de l'autorité militaire, et, en cas d'urgence, ladite autorité pourrait faire démonter ou démolir d'office et aux frais du concessionnaire, toute partie quelconque de son chemin de fer, sans qu'il puisse, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

ART. 51. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 52. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien; à cet effet, et sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 24, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, le concessionnaire ne faisait pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à cette obligation, le

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

ART. 53. A dater de l'expiration de la concession, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé au concessionnaire.

ART. 54. Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il n'en ait dénoncé la réalité et l'influence au gouvernement.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'en tant qu'il en eût également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auront été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants.

Il ne pourra enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 55. Le concessionnaire se trouvera en demeure d'exécuter les obligations qui lui incombent, aux termes du présent cahier des charges, par la seule expiration des délais prescrits et sans qu'il soit besoin, à cet effet, d'aucun acte judiciaire.

ART. 56. Le concessionnaire devra indiquer un domicile d'élection, en Belgique, où lui seront adressées les communications, réquisitions et ordres émanant de l'administration; ces communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent de l'administration.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions et autres documents adressés au concessionnaire ou remis à son domicile d'élection, la notification sera valable et

sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste,

ART. 57. Le concessionnaire sera réputé avoir entrepris, à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'État, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire toutes les fournitures, tant pour l'entretien que pour le renouvellement du matériel, qui seront reconnues nécessaires pour l'établissement complet, l'entretien et l'exploitation de son chemin de fer pendant la durée et jusqu'à l'époque fixée pour l'expiration de la concession.

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

ART. 58. Le concessionnaire accepte les stipulations qui précèdent comme étant son propre ouvrage; il déclare avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait et s'être assuré de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le gouvernement ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendu responsable ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

ART. 59. Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le gouvernement, la société qu'il aura éventuellement formée sera substituée à ses droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

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

être adressés, conformément à ce que prescrit à cet égard l'art. 56.

ART. 60. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

ART. 61. L'enregistrement du présent cahier des charges se fera au droit fixe de 1 franc soixante et dix centimes.

Fait en double expédition pour être annexé à la convention de ce jour.

F. DE PERRE,

JULES VANDERSTICHELEN.

Bruxelles, le 17 octobre 1863.

