

643

**SOCIÉTÉ ANONYME**

POUR LA

**CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER VICINAUX**

**EN BELGIQUE.**

**STATUTS.**

**GAND,**

TYPOGRAPHIE DE A. NEUT, RUE DU GOUVERNEMENT, 11.

1869.

JDavid

**SOCIÉTÉ ANONYME**

POUR LA

**CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER VICINAUX**

**EN BELGIQUE.**

**STATUTS.**

**GAND,**

**TYPOGRAPHIE DE A. NEUT, RUE DU GOUVERNEMENT, 11.**

**1869.**

**SOCIÉTÉ ANONYME**  
POUR LA  
**CONSTRUCTION DE CHEMINS DE FER VICINAUX**  
**EN BELGIQUE.**

---

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'expédition ci-annexée d'un acte public, reçu le 23 juin 1867, par M<sup>e</sup> I. Claeys, notaire à Gand, et renfermant les statuts de la *Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique*, pour lesquels on demande la sanction prescrite par le Code de commerce;

Vu les articles 29 et suivants de ce Code;

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1<sup>er</sup>. L'établissement de la *Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique* est autorisé et ses statuts sont approuvés, tels qu'ils résultent de l'acte public précité du 23 juin 1867.

Art. 2. Il est expressément entendu que ces autorisation et approbation n'apportent aucune novation aux conventions et cahiers des charges relatifs aux chemins de fer que la compagnie pourra construire ou exploiter.

Art. 3. Les présentes 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 Ostende, le 16 juillet 1867.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des affaires étrangères,

CH. ROGIER.

Par-devant nous, maître Isidore Claeys, notaire à la résidence de Gand, chef-lieu de la province de la Flandre orientale, siège de la cour d'appel des deux Flandres, et en présence des deux témoins ci-après nommés et soussignés,

Ont comparu :

- 1<sup>o</sup> M. Isidore Neelemans, propriétaire, demeurant à Bruxelles, rue Montoyer, n<sup>o</sup> 8,
- 2<sup>o</sup> M. Jules Dujardin, banquier, demeurant à Bruges,
- 3<sup>o</sup> M. Célestin Verstraete, avocat, demeurant à Bruges,
- 4<sup>o</sup> M. Edouard Neelemans, banquier, demeurant à Eecloo,
- 5<sup>o</sup> M. Léon Camille Aernaut, directeur du chemin de fer d'Eecloo-Gand, domicilié à Eecloo et demeurant à Gand,
- Et 6<sup>o</sup> M. François Lefebvre, propriétaire, demeurant à Iseghem.

Lesquels déclarant vouloir former entre eux et les personnes qui par la suite deviendront porteurs d'actions, une société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique, en ont arrêté les statuts qui suivent :

#### CHAPITRE PREMIER.

ÉTABLISSEMENT. — NOM. — DURÉE DE LA SOCIÉTÉ. — OPÉRATIONS.

Art. 1<sup>er</sup>. Il est formé, par les présentes, une société anonyme par actions, sous la dénomination de *Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique*.

Le siège en est établi à Gand.

Art. 2. La société commencera à la date de l'arrêté royal qui l'aura autorisée, et finira à l'expiration de la concession qui aura la plus longue durée.

Art. 3. La société sera dissoute avant le terme indiqué à l'article précédent, s'il résulte d'un bilan dûment approuvé qu'elle a essuyé des pertes excédant la moitié du capital émis, des sommes reçues des communes et des souscripteurs des actions de jouissance. Toutefois l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires pourra décider que la société continuera d'exister avec l'autorisation du gouvernement.

Elle pourra être dissoute avant le terme indiqué à l'article 2 par décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Art. 4. La société a pour objet d'établir en Belgique des chemins de fer vicinaux, et, en premier lieu, ceux qui font l'objet des apports ci-après stipulés ; — d'exploiter ou de faire exploiter les chemins de fer dont elle obtiendra la concession, fera l'acquisition ou louera seulement l'usage ; — d'acquérir ou

de prendre à bail tous immeubles destinés à la construction ou à la réparation de son matériel fixe et roulant, d'exploiter ces immeubles ou d'en céder la propriété ou l'exploitation à une autre société.

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

## CHAPITRE II.

### FONDS SOCIAL.

#### *Section I. — Actions de capital. — Obligations.*

Art. 6. Le fonds social est fixé à cinq millions de francs, représentés par dix mille actions de capital de cinq cents francs chacune. Il en est actuellement émis quatre mille, que les comparants déclarent souscrire et au moyen desquelles les opérations pourront commencer.

Les autres actions seront émises ultérieurement en totalité ou en partie, sur la décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, délibérant comme il est dit à l'article 48 et qui fixera en même temps le taux et les conditions d'émission.

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

Le fonds social pourra être augmenté par décision de l'assemblée générale des actionnaires délibérant comme il est dit ci-dessus. Toutefois le capital social ne pourra, sans l'autorisation du gouvernement, être porté au delà de vingt-cinq millions de francs.

Les actions à émettre éventuellement seront offertes par préférence aux porteurs des actions anciennes au prorata de leur intérêt social au moment de l'émission.

Les conditions et les délais dans lesquels le bénéfice de ce droit de préférence devra être réclamé, seront fixés par le conseil d'administration avec l'adhésion des commissaires.

Art. 7. La société pourra émettre, selon ses besoins, des obligations au porteur en suite d'une décision de l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

La somme totale des obligations émises (valeur calculée à vingt fois l'intérêt) ne peut dans aucun cas excéder le montant versé ou libéré des actions de capital.

L'émission aura lieu aux taux et conditions à déterminer par la majorité des administrateurs et des commissaires, qui déter-

mineront également la forme et le mode de remboursement de ces titres.

Dans le cas où les obligations seront remboursables par annuités, le montant de la somme annuelle consacrée au remboursement, avec ou sans prime, devra rester le même pendant toute la durée de l'opération.

Art. 8. Les actions sont au porteur. Elles seront signées par deux administrateurs au moins, seront extraites d'un registre à souche, dont le talon reste déposé au siège social, et porteront, imprimées au dos, les principales dispositions des statuts, qu'il importe au porteur de connaître. Le conseil d'administration règle cet objet.

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

Art. 9. Le montant des actions est exigible : dix pour cent dans les trente jours de l'homologation royale; quatre-vingt-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'article 44 ci-après.

Les paiements seront faits chez les banquiers désignés par le conseil d'administration. 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. 44.

D'autres actions estampillées 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'auraient 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.

Il sera justifié envers le gouvernement, dans les six mois de l'octroi royal, du versement de trente pour cent au moins sur les quatre mille actions actuellement souscrites.

Art. 10. Chaque action de capital aura 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'article 41.

Art. 11. Les actionnaires ne seront, en aucun cas, passibles que de la perte du montant de leurs actions.

Art. 12. Toute action est indivisible. La société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

Art. 13. 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. 14. Les obligations sont au porteur; les dispositions des articles 8, 12 et 13 des présents statuts leur sont applicables.

## Section II. — Actions de jouissance.

Art. 15. Indépendamment des actions représentatives de son capital ci-dessus fixé par l'article 6, la société pourra émettre, pour la construction de chaque ligne ou section de ligne, un nombre d'actions de jouissance ou titres de parcours, jusqu'à concurrence d'une somme dont le total n'excédera en aucun cas le capital nécessaire à cette construction.

Art. 16. Ces actions donnent droit au parcours gratuit, par tous les trains et dans toutes les directions sur la ligne entière, si le titre est pris pour toute la ligne concédée et sur une ou plusieurs sections de la ligne, si le titre n'est pris que pour une ou plusieurs sections.

Art. 17. Le prix des actions de jouissance sera fixé en tenant compte :

- a. Du coût de la construction;
- b. De l'importance des relations entre les points reliés;
- c. De l'étendue du parcours;
- d. De la catégorie de classe à laquelle elles donnent droit.

Art. 18. Les actions de jouissance sont personnelles et nominatives.

Elles peuvent toutefois être cédées ou transférées au moyen d'une déclaration signée du cédant et du cessionnaire sur un registre tenu *ad hoc* au siège de la société.

Au décès d'un titulaire, ses héritiers ne peuvent attribuer qu'à un seul d'entre eux la propriété et la jouissance du titre de leur auteur.

Art. 19. Il ne pourra être fait emploi d'une action de jouissance par un nouveau titulaire, avant que la mutation n'ait eu lieu sur le registre des transferts.

Si une action est prêtée ou remise par le titulaire à un tiers, qui en fait usage, il y a déchéance et le titre devient nul de plein droit.

Art. 20. Les actions de jouissance ne confèrent aucun droit dans la propriété de l'actif social ni dans les bénéfices sociaux ; mais il sera pourvu à leur amortissement de la manière indiquée à l'article suivant.

Art. 21. Toute action de jouissance donne droit au libre parcours jusqu'au jour de son remboursement. Ce remboursement ne peut avoir lieu avant la quinzième année de la mise en exploitation de la ligne vicinale à laquelle le titre se rapporte.

A partir de la quinzième année, il pourra être procédé au remboursement soit partiel et successif, soit total et simultané, des actions de jouissance, sur le pied et d'après le mode déterminés par le conseil d'administration.

Ce remboursement aura lieu au taux du prix d'achat et au moyen des sommes prélevées sur les bénéfices nets de la société, comme il est dit à l'article 41.

Le tirage des actions à amortir aura lieu publiquement et les titres remboursés seront brûlés en séance de l'assemblée générale des actionnaires.

Toutes les actions devront être remboursées avant la fin de la concession du chemin de fer pour lequel elles sont valables.

Art. 22. L'émission des actions de jouissance aura lieu par les soins du conseil d'administration, qui en fixera le prix, déterminera la quotité et les époques de paiement, arrêtera la forme et réglera l'usage de ces titres.

### Section III. — Subsidés des communes.

Art. 23. La société s'assurera, autant que possible, le concours des communes dont les chemins de fer vicinaux doivent traverser le territoire.

En conséquence, la société pourra recevoir des communes des subsides soit en argent, soit en fonds communaux ou obligations, soit en immeubles susceptibles d'être utilisés pour l'établissement ou l'exploitation des lignes vicinales, tels que terrains et bâtiments.

Art. 24. Les subides des communes leur seront remboursés intégralement par la société.

Le remboursement aura lieu au moyen d'annuités réparties sur tout ou partie de la durée de la concession.

Pour les propriétés cédées par les communes, le remboursement aura lieu sur le pied de la valeur estimative.

### CHAPITRE III.

#### APPORTS, ENTREPRISE, MISE EN ADJUDICATION DES TRAVAUX.

Art. 25. M. Isidore Neelemans fait apport à la société :

1<sup>o</sup> De la propriété des études, mémoires, projets, plans et profils relatifs aux chemins de fer vicinaux ci-après indiqués et faisant partie des lignes dont il a demandé la concession au gouvernement, sous les dates des 20 février et 29 novembre mil huit cent soixante-cinq, savoir :

A. Une ligne de Gand à Tamise, par Zele et Hamme;

B. Une ligne d'Andenarde vers la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Watervliet et passant par Deynze, Nevele, Somergem et Eecloo; lignes que le gouvernement est autorisé à concéder en vertu de la loi du 31 mai 1866;

2<sup>o</sup> De tous ses droits d'auteur, de priorité ou préférence pour l'obtention de la concession desdits chemins de fer vicinaux;

En conséquence, la société constituée par le présent acte, est substituée, sans aucune exception ni réserve, aux droits et propriétés ci-dessus apportés, à la charge par elle de rendre M. Neelemans quitte et indemne des frais de toute nature antérieurs à la constitution de la société.

Art. 26. Pour prix de ses apports, M. Neelemans se réserve, en ce qui touche les chemins de fer repris aux numéros un et deux de l'article précédent, le droit de préférence pour l'exécution des travaux et la livraison du matériel nécessaire à la mise en exploitation des lignes : le tout au prix et conditions à convenir entre M. Neelemans et le conseil d'administration, d'accord avec les commissaires.

Dans le cas où l'accord entre M. Neelemans et le conseil d'administration sur les prix et conditions susdits n'aurait pu s'établir, il sera procédé à une adjudication publique de l'entreprise des travaux, avec les mêmes charges et conditions, et M. Neelemans aura droit à une indemnité de dix pour cent du prix de l'adjudication,

Dans tous les cas, il sera facultatif à M. Neelemans de renoncer à son droit de préférence pour l'exécution des travaux et à la mise en adjudication publique de l'entreprise. Il recevra alors

pour ses apports une indemnité à fixer et à régler entre lui et le conseil d'administration, d'accord avec les commissaires, qui, dans ce cas, pourvoira à l'exécution des travaux.

#### CHAPITRE IV.

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

Art. 27. La société est administrée par un conseil d'administration composé de cinq membres.

La gestion est contrôlée par trois commissaires.

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

Trois administrateurs et deux commissaires au moins doivent être Belges ou naturalisés et avoir leur résidence en Belgique. Ils nomment respectivement leur président.

Le service journalier de la société est dirigé soit par un des administrateurs délégué à cet effet par le conseil, d'accord avec les commissaires, soit par un directeur-gérant.

La délégation du membre du conseil est en tout temps révocable.

Les émoluments de l'administrateur délégué ou du directeur-gérant sont fixés par le conseil d'accord avec les commissaires.

Art. 28. Les fonctions d'administrateur et de commissaire ne donnent pas lieu à un traitement fixe; ils reçoivent une part dans les bénéfices, ainsi qu'il est dit à l'art. 41 ci-après.

Art. 29. Le conseil d'administration représente la société.

Il fait tous traités relatifs aux transports mixtes 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; il nomme et révoque tous les employés et fixe leur traitement et leurs attributions.

Le conseil d'administration règle l'emploi des fonds temporairement disponibles.

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. 30. 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; jusque-là les réunions auront lieu tous les trois mois au moins.

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

Aucune décision n'est valable si elle ne réunit l'adhésion verbale ou écrite de la majorité des membres du conseil.

Il est dressé, séance tenante, procès-verbal des décisions prises par le conseil d'administration. Les procès-verbaux sont inscrits dans un registre spécial tenu au siège de la société, et sont signés par tous les membres présents et par le directeur-gérant.

Le directeur-gérant est chargé de l'exécution des décisions du conseil, de lui rendre compte des affaires et de lui soumettre toutes les propositions qu'exigent les intérêts de la société. Toutes les pièces du service journalier de la société seront signées par le directeur-gérant. Les actes qui engagent la société sont en outre signés par le président du conseil ou un administrateur délégué par lui.

Art. 51. Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou du directeur-gérant, faite au moins cinq jours francs d'avance et avec mention de l'ordre du jour, lorsque le jour de la réunion n'a pas été fixé par le procès-verbal d'une séance précédente.

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

Art. 52. Les membres du conseil d'administration doivent posséder, à titre de cautionnement, chacun vingt-cinq actions de la société, et les commissaires chacun dix.

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

Le conseil d'administration, de commun accord avec les commissaires, règle le cautionnement du directeur-gérant.

Art. 53. 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 premier chemin de fer établi par la compagnie.

Art. 54. En cas de vacance d'une place d'administrateur ou de commissaire, il y est 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. 55. 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 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 en général 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. 56. Les membres du conseil d'administration et les commissaires ne contractent, à raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle ou solidaire, ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 57. Le gouvernement a le droit de déléguer près de la société un commissaire spécial, qui a le même droit de vérification et d'investigation que les commissaires de la société. Ce commissaire jouit, à charge de la société, d'une indemnité annuelle de mille francs.

Art. 58. Le conseil d'administration désignera 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. 59. Les comptes et le bilan de la société seront établis tous les ans au 31 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 pendant la durée de la société. Ces comptes et bilans seront soumis aux commissaires, qui auront vingt jours au moins pour les examiner et les approuver, s'il y a lieu.

L'approbation par l'unanimité des commissaires, ou à défaut de cette unanimité, par l'assemblée générale, servira de décharge pleine et entière à l'administration.

En cas de dissidences entre les administrateurs et les commissaires, l'assemblée générale statuera sur les comptes et le bilan.

Art. 40. 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, ainsi que les rapports des administrateurs et des commissaires seront, dans la quinzaine de l'approbation, transmis au Ministre ayant le commerce dans ses attributions.

Art. 41. Sur les bénéfices nets annuels, déduction faite de tous frais généraux et charges sociales et de la somme nécessaire pour le service des intérêts et de l'amortissement des obligations, il sera prélevé la somme nécessaire 1<sup>o</sup> pour le remboursement des actions de jouissance et des subsides des communes; 2<sup>o</sup> pour payer un premier dividende de cinq pour cent l'an sur le montant versé des actions de capital.

Le surplus sera réparti comme suit :

1<sup>o</sup> Dix pour cent pour la formation d'un fonds de réserve, exclusivement destiné à couvrir les pertes imprévues et à maintenir l'intégralité du capital;

2<sup>o</sup> Quinze pour cent aux administrateurs;

3<sup>o</sup> Cinq pour cent aux commissaires;

4<sup>o</sup> Soixante-dix pour cent entre toutes les actions de capital, à titre de deuxième dividende.

Art. 42. Lorsque le fonds de réserve aura atteint dix pour cent du capital des actions émises, la retenue de dix pour cent, établie par l'art. 41, pourra cesser.

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

Art. 45. Le paiement des intérêts et du capital des obligations, des annuités et le remboursement des actions de jouissance se feront chez les banquiers de la société aux époques à fixer par le conseil d'administration.

Il en sera de même pour le paiement des dividendes attribués aux actions de capital.

## CHAPITRE VI.

### DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Art. 44. 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 de capital 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, dans la seconde quinzaine du mois de mai, au siège social.

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

Art. 45. 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; elle pourvoit aux places d'administrateurs et de commissaires vacantes, et elle procède au tirage au sort des actions de jouissance et des obligations à amortir.

Art. 46. L'assemblée générale ordinaire est régulièrement constituée, quel que soit le nombre des actionnaires présents.

Les résolutions sont prises à la majorité des voix; en cas de partage, celle du président est prépondérante.

Art. 47. Le conseil d'administration peut, en observant les formalités de l'article 44, 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 entre eux le dixième au moins de toutes les actions émises.

Art. 48. L'assemblée générale extraordinaire statue sur les emprunts, les modifications aux statuts, l'augmentation du fonds social, la prolongation ou la dissolution de la société, les demandes en extension de concession, les alliances et fusions partielles ou générales avec d'autres compagnies, les baux à ferme, les cessions et achats de lignes ou d'immeubles destinés à la construction du matériel d'exploitation.

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.

Les modifications aux statuts et la prolongation du terme de la société n'ont d'effet qu'après l'approbation du gouvernement.

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

Art. 49. 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, et sauf l'assentiment de celui-ci à ce qu'elle soit mise en délibération, malgré l'absence de cette formalité.

Art. 50. Si, à la suite d'une première convocation, les conditions exigées par l'article 48, pour délibérer valablement, ne sont pas remplies, l'assemblée générale extraordinaire est convoquée de nouveau, selon le mode déterminé par l'article 44.

Les délibérations, dans cette seconde réunion, sont valables, quel que soit le nombre des actions représentées; mais, sans préjudice de la majorité des deux tiers des voix requise par l'article 48; ces délibérations ne peuvent porter que sur les objets pour lesquels la première convocation a eu lieu.

Art. 51. 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 mandat.

Ils seront admis à l'assemblée sur la production des actions, des procurations, 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. 52. Dix actions donnent droit à une voix.

Nul ne peut réunir plus de cinq voix comme actionnaire, et plus de cinq voix comme mandataire.

Art. 53. 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 et de révocation.

Art. 54. Le président du conseil d'administration préside l'assemblée générale; un membre du conseil ou le directeur-gérant, remplit les fonctions de secrétaires. 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 ou les certificats de leur

dépôt. Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

### CHAPITRE VII.

#### LIQUIDATION. — DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 55. 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, ainsi que les pouvoirs à donner aux liquidateurs.

Art. 56. Jusqu'au 31 décembre 1867, le conseil est autorisé à payer sur les versements effectués sur les actions de capital un intérêt de cinq pour cent l'an.

Art. 57. Les administrateurs et les commissaires seront élus par la première assemblée générale qui se réunira dans le mois de la date de l'approbation des présents statuts.

Art. 58. Les comparants déclarent souscrire, savoir :

M. Isidore Neelemans, pour lui et consorts, trois mille cinq cents actions,	5,500
M. Jules Dujardin, cent actions,	100
M. Célestin Verstraete, cent actions,	100
M. Edouard Neelemans, cent actions,	100
M. Léon-Camille Aernaut, cent actions,	100
Et M. François Lefebvre, cent actions,	100
Ensemble quatre mille actions,	4,000

Dont acte :

Fait et passé à Gand, le vingt-cinq juin mil huit cent soixante-sept, en présence de François Vande Wynckel et Jean De Neef, tous deux sans profession, demeurant à Gand, témoins requis.

Et lecture faite, ont les comparants signé avec les témoins et nous notaire.

(Signé) Jules Du Jardin, C. Verstraete, avocat, C. Aernaut, Ed. Neelemans, J. Lefebvre, Isidore Neelemans, F. Vande Wynckele, J. De Neef et Isidore Claeys, notaire.

125. Enregistré à Gand, le vingt-six juin 1867; huit rôles, deux renvois, vol. 254 bis, fol. 27 v<sup>o</sup>, case 4.

Reçu pour droit faisant avec les 50 p. c. additionnels six francs soixante centimes.

Le receveur (signé), G. Nyssens.

Pour expédition conforme :

(Signé) ISID. CLAEYS, notaire.

qui autorise la concession de chemins de fer secondaires  
dans la Flandre orientale.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

*Article unique.* Le gouvernement est autorisé à concéder aux clauses et conditions ordinaires :

1<sup>o</sup> Un chemin de fer circulaire autour de la ville de Gand ;

2<sup>o</sup> Une ligne se détachant dudit chemin de fer et aboutissant à Ninove ;

3<sup>o</sup> Une ligne de Gand à Tamise par Zele et Hamme ;

4<sup>o</sup> Une ligne d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas dans la direction de Watervliet et passant par Deynze, Nevele, Somergem et Eecloo ;

5<sup>o</sup> Une ligne de Waereghem ou de Cruyshautem à Bruges, passant par Thielt et Wyngheue ;

6<sup>o</sup> Une ligne d'Eecloo vers St.-Nicolas ou Anvers ;

7<sup>o</sup> Une ligne de Zelzaete à Assenede.

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

Donné à Laeken, le 31 mai 1866.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics

J. VAN DER STICHELEN.

---

**Concession d'un chemin de fer d'Audenarde  
vers la frontière des Pays-Bas.**

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la loi du 31 mai 1866, par laquelle le gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Watervliet ;

Vu la convention, conclue le 28 octobre 1868, entre Notre Ministre des travaux publics et la Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique, représentée

par les sieurs Isidore Neelemans, administrateur délégué, et Léon-Camille Aernaut, membre du conseil de surveillance, dûment autorisés à cet effet;

Considérant qu'il a été satisfait, dans le délai prescrit par les art. 2 et 19 de la convention précitée, aux engagements pris par la société préqualifiée;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique est déclarée concessionnaire d'un chemin de fer d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Watervliet, passant par Deynze, Nevele, Somergem et Ecloo.

Cette concession est accordée aux clauses et conditions de la convention conclue, le 28 octobre 1868, entre Notre Ministre des travaux publics et la susdite société anonyme et du cahier des charges visé par cette convention, annexés l'un et l'autre au présent arrêté.

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

Donné à Laeken, le 12 février 1869.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre des travaux publics,

A. JAMAR.

#### CONVENTION.

Entre le gouvernement belge, représenté par M. Alexandre Jamar, ministre des travaux publics, d'une part;

Et la Société anonyme pour la construction de chemins de fer vicinaux en Belgique, représentée par MM. Isidore Neelemans, administrateur délégué, et Léon-Camille Aernaut, membre du conseil de surveillance, agissant en exécution de la résolution de l'assemblée générale des actionnaires de ladite société, en date du 13 août 1867, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. La société contractante de deuxième part s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques et périls, aux clauses et conditions du cahier des charges relatif à la

construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le ministre des travaux publics le 20 février 1866, dont une expédition, dûment certifiée par les parties contractantes, restera annexée à la présente convention, et sous la réserve des additions et modifications apportées à ce cahier des charges par les dispositions ci-après, un chemin de fer d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Watervliet, passant par Deynze, Nevele, Somergem et Eecloo.

Ce chemin de fer est divisé en quatre sections, savoir :

1<sup>o</sup> Section d'Eecloo à Watervliet ;

2<sup>o</sup> Section de Watervliet à la frontière des Pays-Bas ;

3<sup>o</sup> Section d'Eecloo à Deynze. Cette section pourra prendre son origine à la station de Waerschoot, du chemin de fer d'Eecloo à Gand ;

4<sup>o</sup> Section de Deynze à Audenarde.

Art. 2. A moins d'une autorisation spéciale du gouvernement, il est interdit à la société concessionnaire de céder la concession qui fait l'objet de la présente convention, de la fusionner avec d'autres concessions, de donner en location ou de céder l'exploitation du chemin de fer.

Toute convention, tout traité de cession, de fusion, de location, d'exploitation, et, en général, toutes conventions ou traités quelconques qui pourraient avoir pour effet, direct ou indirect, de modifier le caractère de la concession ou de reporter sur des tiers l'accomplissement des obligations incombant aux contractants de seconde part, devront être soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics et ne pourront être mis à exécution qu'après avoir reçu cette approbation.

Les contractants de deuxième part en leur qualité respective, le premier d'administrateur délégué et le second de directeur-gérant de la société du chemin de fer d'Eecloo à Gand, acceptent également l'application des dispositions qui précèdent à la concession dudit chemin de fer d'Eecloo à Gand, concédé par arrêté royal du 25 janvier 1859, et s'obligent à faire ratifier cet engagement dans un délai de deux mois, à partir de la date de la présente convention, par délibération d'une assemblée générale des actionnaires de la société.

Art. 3. Des conventions spéciales régleront les conditions auxquelles la société concessionnaire devra raccorder le chemin de fer concédé aux stations de Deynze et de Landegem, du chemin de fer de l'Etat d'Eecloo ou de Waerschoot, du chemin de fer concédé d'Eecloo à Gand et d'Audenarde, du chemin de fer concédé de Hainaut et Flandres, ainsi que les conditions aux-

quelles la société concessionnaire pourra faire le service du chemin de fer concédé dans ces stations.

Art. 4. La société concessionnaire supportera les frais d'agrandissement et d'appropriation de ces stations.

Art. 5. Les conditions du raccordement du chemin de fer concédé avec une ligne à construire éventuellement sur le territoire néerlandais jusqu'à la frontière belge, dans la direction de Watervliet, seront déterminés de commun accord entre le gouvernement belge et celui des Pays-Bas.

Art. 6. La société concessionnaire sera tenue de construire, dans la station frontière ou à tel autre point que le gouvernement désignera, les bâtiments nécessaires pour l'accomplissement de la formalité de la douane; elle devra se conformer à tout ce que le gouvernement prescrira dans l'intérêt du service de la douane et transporter gratuitement les agents voyageant pour le même service.

Art. 7. Le chemin de fer concédé sera exécuté à simple voie, sauf en ce qui concerne le pont à établir sur le canal de Gand et Bruges à Meerendré, et celui sur la Lys, aux environs de Deynze; ces deux ponts devront être construits à double voie.

Néanmoins la société concessionnaire sera obligée d'établir une seconde voie aussitôt que le gouvernement le jugera nécessaire.

Art. 8. Le ballast pourra être semblable à celui qui est généralement employé aux chemins de fer concédés dans les Flandres.

Des échantillons du ballast seront soumis à l'agrément de l'Ingénieur de l'État chargé de la surveillance des travaux.

Art. 9. Le gouvernement pourra, si les exigences du service d'exploitation et les intérêts des localités ne s'y opposent pas, réduire la superficie des stations et les dimensions des bâtiments aux recettes, exigées par ledit cahier des charges.

Les bâtiments des stations et haltes pourront être construits avec simplicité et projetés de manière à permettre des agrandissements successifs.

Ces bâtiments devront être agrandis lorsque le département des travaux publics l'aura reconnu nécessaire.

Art. 10. Les dimensions des maisonnettes de gardes fixées par le cahier des charges, pourront également être réduites par le gouvernement.

Art. 11. Le gouvernement autorisera, au surplus, la société concessionnaire à introduire dans l'exécution de tous les ouvrages

telles économies qu'il jugera compatibles avec les intérêts de la sécurité publique et d'une bonne et régulière exploitation du chemin de fer.

Art. 12. Les plans et projets des travaux à exécuter par la société concessionnaire devront être soumis à l'approbation du Ministre des travaux publics dans les délais suivants :

Ceux de la section d'Eecloo à la frontière néerlandaise dans les trois mois de la date de l'arrêté royal octroyant la concession;

Ceux de la section d'Eecloo à Deynze avant le 1<sup>er</sup> juillet 1869;

Ceux de la section de Deynze à Audenarde dans le délai qui sera prescrit ultérieurement à la société concessionnaire.

Art. 13. Les différentes sections du chemin de fer concédé devront être achevées aux époques ci-après :

La section d'Eecloo à Watervliet avant le 31 décembre 1869;

Celle de Watervliet à la frontière néerlandaise à l'époque qui sera fixée par la convention internationale dont fait mention l'art. 5;

Celle d'Eecloo à Deynze avant le 31 décembre 1871;

Celle de Deynze à Audenarde à l'époque qui sera fixée ultérieurement par le gouvernement.

Art. 14. Les travaux devront être entamés dans les trois mois qui suivront l'approbation des projets et la société concessionnaire devra maintenir à l'œuvre le nombre d'ouvriers qui sera jugé nécessaire par les agents de l'administration pour assurer l'achèvement du chemin de fer aux époques mentionnées ci-dessus.

Art. 15. La concession des péages dont il est fait mention à l'art. 34 du cahier des charges est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, à partir de la mise en exploitation de la section de Deynze à Eecloo.

Art. 16. Les frais à payer aux termes de l'art. 28 du cahier des charges pour la surveillance de l'exécution des travaux de premier établissement sont fixés comme suit :

Pendant l'année 1869, à huit cents francs (800 fr.);

Pendant les années 1870 et 1871, à douze cents francs (1,200 fr.) par an.

Ceux de la surveillance des travaux d'établissement de la

ligne d'Audenarde à Deynze à huit cents francs (800 fr.).

Les frais à payer aux termes du même article pour la surveillance de l'entretien et de l'exploitation pendant la durée de la concession sont fixés à sept cents francs (700 fr.) par an et commenceront à courir à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1872.

Art. 17. Si, dûment autorisée par le gouvernement, la société

concessionnaire céda sa concession à une société anonyme, le capital à former pour la construction du chemin de fer et pour la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne ne pourrait dépasser cent vingt-trois mille francs par kilomètre.

La somme à affecter annuellement aux intérêts et à l'amortissement des obligations à émettre éventuellement pour la formation d'une partie du capital, ne pourra dépasser quatre mille francs par an et par kilomètre.

Art. 18. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années d'exploitation du chemin de fer, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession.

Pour régler le prix du rachat, on fera le relevé des produits nets et annuels obtenus par la société concessionnaire pendant les sept dernières années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et le produit moyen des cinq années restantes formera le montant de l'annuité qui sera payée à la société concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Si le rachat s'effectuait avant l'expiration de la vingt-cinquième année de l'exploitation, cette annuité sera majorée d'une prime de dix pour cent.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur aux produits nets de la dernière des sept années prises pour base.

Si la société concessionnaire le demandait, l'Etat serait tenu de reprendre le matériel d'exploitation moyennant remboursement de la valeur à dire d'experts.

Art. 19. Pour assurer l'exécution des engagements résultant de la présente convention, la société contractante de seconde part a déposé un cautionnement provisoire de cent mille francs et s'oblige à déposer, dans un délai de deux mois à partir de la date de la présente convention, un supplément de cautionnement de cent mille francs, lesquels, avec les cent mille francs déjà déposés, formeront le cautionnement définitif de deux cent mille francs, qui demeurera affecté et qui sera restitué ainsi qu'il est dit à l'art. 18 du cahier des charges.

Art. 20. Le Ministre des travaux publics accepte, sous réserve de la sanction royale, les engagements et obligations résultant de la présente convention.

Art. 21. La présente convention et le cahier des charges y annexé seront enregistrés au droit fixe de deux francs vingt centimes.

Art. 22. Si le complément de cautionnement de cent mille francs n'était pas déposé avant l'expiration du délai fixé à l'art. 19 ci-dessus, comme aussi si la ratification des dispositions insérées au deuxième paragraphe de l'art. 2 ci-dessus n'était pas produite endéans le même délai, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue et le cautionnement provisoire de cent mille francs sera restitué.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le 28 octobre 1868.

ISIDORE NEELEMANS,

A. JAMAR,

C. AERNAUT.

*Cahier des charges etc onditions générales concernant la construction et l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique.*

Art. 1<sup>er</sup>. Toute concession de chemin de fer fera l'objet d'une convention spéciale et sera subordonnée aux conditions générales indiquées ci-après, en tant qu'il n'y sera pas dérogé par les stipulations de la convention. Celle-ci fixera la direction générale de la ligne, les points de passage obligés, le *maximum* d'inclinaison des pentes et des rampes, le délai d'achèvement des travaux, le montant du cautionnement, le taux des redevances à payer pour frais de surveillance respectivement pendant la construction et pendant l'exploitation de la ligne, ainsi que la durée de la concession, et, éventuellement, les conditions de rachat de la concession ou de reprise de l'exploitation de la ligne par l'État et celles concernant l'appropriation et la location de stations, parties de voies ou dépendances empruntées aux lignes de l'État ou à d'autres lignes.

Art. 2. Dans les six mois de la date de la concession définitive, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des travaux publics des projets du tracé et du profil en long du chemin de fer.

Le tracé sera rapporté, par une ligne rouge continue, sur un plan général des lieux à l'échelle de 1 à 20,000 (carte de la Belgique, par M. Vandermaelen).

Il sera rapporté en outre sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500 (plan du cadastre) par une ligne rouge qui pourra être interrompue dans les courbes.

Sur ces plans seront indiquées les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur des parties droites, ainsi que l'origine, l'extrémité, le développement et le rayon des parties courbes.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1 à 10,000 pour les longueurs et à l'échelle de un à mille pour les hauteurs. Il sera rapporté au plan de comparaison du nivellement général du royaume, qui passe au niveau de la basse mer moyenne des vives eaux à Ostende. Il représentera, respectivement par des lignes noires, rouges et bleues, le terrain naturel, la surface supérieure des terrassements et celle des rails. Il indiquera, au moyen de trois lignes horizontales tracées au-dessous du plan de comparaison, les distances kilométriques comptées à partir de l'origine du chemin de fer, la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe, la longueur des paliers, la longueur des parties droites et le développement ainsi que le rayon des parties courbes du chemin de fer.

Sur le profil en long, aussi bien que sur les plans du tracé, sera figuré l'emplacement des stations, haltes, passages à niveau et ouvrages d'art, le tout sans préjudice des projets spéciaux à fournir ultérieurement pour chacun de ces ouvrages.

Le profil en long sera accompagné d'un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type du railway.

Le tracé et le profil en long pourront être présentés par sections successives, mais chaque section devra s'étendre d'un point de passage obligé à un autre.

**Art. 5.** Dans les trois mois de la date de l'approbation du tracé et du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires présenteront des projets complets et détaillés de tous les ouvrages et fournitures nécessaires pour l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances quelconques, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir par voie d'expropriation forcée.

Les plans terriers seront rapportés à l'échelle de un à mille. Ils seront dressés par communes, en double expédition, et accompagnés d'un tableau détaillé des emprises de terrain à faire.

Les projets des ouvrages de toute espèce se composeront de projections et de coupes verticales et horizontales assez multipliées et assez détaillées pour déterminer les formes et dimensions de toutes les parties des ouvrages.

Les projets d'ouvrages d'art et de passages à niveau comprendront des plans des lieux indiquant leur emplacement et leur raccordement avec les cours d'eau, routes, chemins ordinaires, etc. Ils seront accompagnés de profils en long et en travers rapportés au même plan de comparaison que le profil en long du chemin de fer.

Les plans relatifs aux détournements de cours d'eau, routes et chemins, ainsi qu'à leurs raccordements avec les ouvrages d'art et les passages à niveau seront dressés à l'échelle de un à mille.

Les plans d'ensemble des stations et haltes seront rapportés à l'échelle de un à cinq cents, ceux des bâtiments à l'échelle de un à cent et ceux des ouvrages d'art généralement à l'échelle de un à cinquante.

Les dessins des rails et accessoires seront en grandeur d'exécution.

Art. 4. Avant de statuer sur les objets soumis à son approbation, le Ministre des travaux publics pourra faire procéder, aux frais des concessionnaires, aux opérations graphiques que l'examen de ces projets rendrait nécessaires.

Il pourra aussi exiger la production de métrés et estimations des ouvrages à exécuter.

Il pourra apporter aux projets telles modifications qu'il jugera convenir, pour autant qu'elles ne soient pas en opposition aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession ou à celles du présent cahier des charges.

Il pourra notamment désigner les points où devront être établies des haltes ou des stations.

Les concessionnaires ne pourront, à moins d'une autorisation expresse du Ministre des travaux publics, s'écarter des projets approuvés.

Toutefois, et nonobstant l'approbation du profil en long du chemin de fer, les concessionnaires seront tenus d'y apporter, s'il y a lieu, toutes les modifications nécessaires pour permettre l'établissement des ouvrages d'art, passages à niveau, stations ou haltes, conformément aux projets approuvés.

Le Ministre des travaux publics pourra, en outre, prescrire, avant la mise à exécution des projets approuvés, telles modifications de détail qu'il jugera nécessaires, après avoir entendu les concessionnaires.

L'approbation donnée à des projets présentés par les concessionnaires ne pourra jamais être invoquée par eux pour justifier des dérogations aux prescriptions du présent cahier des charges, à moins que la convention spéciale de concession n'ait formellement autorisé ces dérogations.

Avant de mettre la main à l'œuvre pour l'exécution des travaux, les concessionnaires devront faire parvenir au département des travaux publics deux expéditions conformes des plans revêtus de l'approbation ministérielle.

Art. 5. Le tracé du chemin de fer sera établi de manière à

donner aux parties courbes un rayon aussi grand que possible. Le rayon minimum des courbes est fixé à cinq cents mètres. Cependant il pourra, si les circonstances locales l'exigent, être réduit à trois cent cinquante mètres aux abords des stations principales.

Les courbes dirigées en sens contraires devront être séparées par une droite de cent mètres de longueur au moins.

A défaut de stipulations expresses dans la convention spéciale, le maximum d'inclinaison des pentes et rampes sera déterminé par le Ministre des travaux publics, selon la configuration du terrain et la direction des transports les plus importants.

Les pentes, rampes et paliers seront raccordés par des courbes verticales d'un développement convenable.

Toute pente suivie d'une rampe devra être séparée de celle-ci par un palier de cent mètres au moins de longueur, lorsque l'inclinaison de la pente et celle de la rampe atteindront ou dépasseront cinq millimètres par mètre.

Dans les souterrains, de même que dans les courbes de 500 mètres et moins de rayon, le profil en long du chemin de fer sera disposé suivant une inclinaison aussi faible que possible.

Les haltes et les stations seront, autant que possible, établies dans des parties de chemin de fer en ligne droite et sur des paliers dont la longueur sera de trois cent cinquante à mille mètres, suivant ce qui sera jugé nécessaire par le Ministre des travaux publics.

A l'emplacement et aux abords des ouvrages d'art de grande ouverture à construire sous la voie ferrée, le chemin de fer sera établi, autant que possible, en ligne droite et suivant une faible inclinaison longitudinale sur une longueur de cent mètres au moins de part et d'autre de ces ouvrages, lorsque ceux-ci ne seront pas entièrement en maçonnerie.

Art. 6. Le chemin de fer sera à double voie. Toutefois, entre les stations et haltes, il pourra n'être d'abord établi qu'une seule voie, moyennant qu'il soit construit des gares d'évitement, aux endroits où cela sera jugé nécessaire par le département des travaux publics.

En tous cas, les terrains devront être acquis et les travaux d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie.

Les concessionnaires seront tenus d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui leur seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie aura été constatée par le département des travaux publics.

Dans le cas où le gouvernement concéderait un chemin de fer

à simple voie, des gares d'évitement seront établis partout où il le jugera convenable.

Les concessionnaires auront toutefois la faculté d'exproprier les terrains nécessaires à l'établissement d'une deuxième voie.

L'écartement des rails sera exactement de même que celui du chemin de fer de l'État. Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie sera de 2 mètres au moins. Cette largeur sera augmentée dans les stations et haltes autant que le département des travaux publics le prescrira.

En dehors des stations et haltes, le ballast aura une largeur en crête, mesurée au niveau des rails, 3<sup>m</sup>,50 centimètres pour la simple voie et de 7 mètres pour la double voie. Il y aura au minimum 20 centimètres de ballast sous les billes et 5 à 10 centimètres au-dessus, selon le mode de fixation du rail sur ses supports.

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. Toutefois, dans les remblais de plus de six mètres de hauteur, la largeur de la berme sera portée à un mètre.

La surface supérieure des terrassements aura une pente transversale de trois centimètres par mètre de chaque côté de l'axe du chemin de fer.

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 la berme ménagée au pied des talus du ballast, seront creusés le long de celle-ci dans les tranchées. Ces fossés seront généralement 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 département des travaux publics, 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 et la pente longitudinale 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 et quatre mètres ou supérieure à quatre mètres.

Dans le cas où, par suite d'excédants de déblais, il devra être formé des dépôts le long des tranchées, l'inclinaison des talus de ces dépôts, du côté du chemin de fer, sera réglée de la même manière et le pied de ces talus sera établi à deux mètres au moins de la crête des talus des tranchées.

Des francs-bords seront ménagés de part et d'autre du chemin de fer, sur toute son étendue; ils auront cinquante centimètres à un mètre de largeur, suivant les circonstances.

Art. 7. Les concessionnaires construiront tous les ouvrages d'art et exécuteront tous les travaux nécessaires pour que, par suite de l'établissement du chemin de fer, il ne soit apporté aucun obstacle ni aucune entrave à l'écoulement des eaux, et pour que la direction et le niveau des routes et autres voies de communication publiques existantes ne subissent que les modifications reconnues indispensables par le département des travaux publics.

Les cours d'eau, routes et autres voies de communication publiques ne pourront être déplacés ni modifiés en quoi que ce soit, qu'en conformité de projets approuvés au préalable par le Ministre des travaux publics.

A la rencontre des chemins et routes ordinaires, le chemin de fer devra passer, autant que possible, soit au-dessus, soit au-dessous de ces voies de communication.

Les ouvrages d'art qui s'élèveront jusqu'au niveau ou en contre-haut du chemin de fer seront surmontés de garde-corps ou parapets sur toute la longueur des têtes, y compris généralement la partie qui correspond aux chemins, routes, cours d'eau ou canaux au passage desquels les ouvrages d'art sont destinés.

Les concessionnaires pourront être tenus d'établir, sur les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, comme, en général, à tous les endroits où le département des travaux publics le jugera nécessaire, des écrans ou autres ouvrages disposés de façon à éviter aux chevaux la vue subite des trains ainsi que les effets du bruit et de la fumée produits par le passage des locomotives.

Dans les viaducs à construire tant au-dessus qu'au-dessous du chemin de fer, la largeur du passage destiné à la circulation ordinaire sera réglée par le département des travaux publics à raison des circonstances locales, mais ne sera généralement pas inférieure à sept mètres pour une route ni à quatre mètres cinquante centimètres pour un chemin vicinal.

La voie charretière des viaducs aura trois mètres à cinq mètres de largeur, suivant la largeur du viaduc, et sera comprise entre deux trottoirs; elle sera pavée, si la voie de communication dont elle fait partie l'est elle-même; dans le cas contraire, elle sera pavée ou empierrée, au gré des concessionnaires.

Dans les viaducs à construire sous le chemin de fer, la hauteur libre à ménager au-dessus de la voie charretière sera en rapport avec la destination et l'importance des viaducs. Elle ne sera cependant pas inférieure en général à 4<sup>m</sup>,50 à l'aplomb des bordures ou filets d'eau de la chaussée.

Dans les souterrains, comme aussi dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer, il devra rester un intervalle entièrement libre de 1<sup>m</sup>,50 au moins, de chaque côté du railway.

A l'aplomb des rails extérieurs de chaque voie, il devra y avoir une hauteur entièrement libre de 3 mètres dans les souterrains et de 4<sup>m</sup>,80 au moins dans les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer.

La section libre qui devra exister, tant sous ces ouvrages qu'en un point quelconque de la ligne, sera en tous cas telle, qu'elle ne présente aucun obstacle dans les limites indiquées par des lignes hachurées sur la figure annexée au présent cahier des charges.

A l'intérieur des souterrains, il sera pratiqué, de distance en distance dans les piédroits, des niches destinées à servir d'abris au besoin.

Les souterrains et les viaducs à construire au-dessus du chemin de fer seront pourvus, parallèlement au railway, de rigoles maçonnées, recouvertes de dalles et se raccordant convenablement avec les fossés du chemin de fer.

Tous les ouvrages d'art projetés entièrement en maçonnerie auront la hauteur sous clef ou la longueur entre les têtes nécessaires pour que les murs de tête ne dépassent que le moins possible le sommet de l'extrados de la voûte. S'ils sont surmontés d'un remblai de plus de trois mètres de hauteur, l'épaisseur de la voûte et celle des piédroits iront en augmentant, par zones successives, des têtes vers le milieu de l'ouvrage, conformément aux indications du fonctionnaire de l'Etat chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Les aqueducs à construire sous le chemin de fer auront au moins soixante centimètres d'ouverture et un mètre de hauteur sous clef. Sous les grands remblais, ces dimensions seront augmentées autant que l'administration le prescrira.

Les ouvrages d'art ordinaires seront généralement pourvus de murs en aile et d'un radier général qui s'étendra jusqu'aux extrémités de ces murs, si les ouvrages doivent servir à l'écoulement des eaux.

Le système et les dimensions des fondations des ouvrages d'art en général, de même que la profondeur à laquelle ces fondations devront être descendues, seront réglés, lors de l'exécution, à raison de la nature du terrain et des pressions qu'elles auront à supporter, de concert entre les concessionnaires et les fonctionnaires de l'Etat chargés de la surveillance supérieure des travaux. En cas de désaccord, il en sera référé au département des travaux publics.

Il sera, au besoin, battu des pilots d'essai et opéré des sondages aux frais des concessionnaires.

Avant de pouvoir être livrés à la circulation, les ouvrages d'art en général devront avoir subi, à la satisfaction du département des travaux publics, telles épreuves qu'il jugera nécessaires. Pour les ouvrages d'art, avec tabliers, construits sous les chemins de fer, indépendamment de l'emploi d'une charge stationnaire, les épreuves pourront consister à faire passer et repasser plusieurs fois, à différentes vitesses, puis séjourner pendant quelques heures, sur les voies, simultanément et successivement, un train de locomotives des plus pesantes. Pour les ouvrages avec tabliers, construits au-dessus du chemin de fer, les épreuves consisteront notamment à les charger pendant vingt-quatre heures d'un poids uniformément réparti de quatre cents kilogrammes par mètre carré de superficie et à y faire passer et repasser ensuite une voiture pesant, avec son chargement, dix-huit mille kilogrammes.

Les frais à résulter des épreuves seront à la charge des concessionnaires.

Le profil en long des routes et des chemins qui devront traverser le chemin de fer par un passage à niveau sera modifié, au besoin, de manière à présenter un palier s'étendant de part et d'autre du railway sur une longueur de sept mètres au moins à partir des rails extérieurs.

Ce palier sera pavé sur toute sa longueur et sur une largeur qui sera fixée par le département des travaux publics, mais qui ne sera pas inférieure à cinq mètres en général.

Les raccordements des routes ou chemins avec les passages à niveau ou les viaducs auront, comme, en général, toutes les nouvelles parties de routes ou de chemins à établir par suite de détournements des voies de communication de l'esèce, au moins la largeur normale ou légale de ces voies de communica-

tion. Dans les tournants, cette largeur sera augmentée autant que de besoin pour faciliter la circulation. Les parties de routes ou de chemins modifiées ou nouvelles seront disposées suivant une inclinaison qui sera réglée par le département des travaux publics d'après les circonstances locales, mais qui ne pourra généralement dépasser trois pour cent.

Elles seront pavées ou empierrées suivant les voies de communication dont elles font partie selon que les voies de communication sont elles-mêmes pavées ou empierrées. Si elles font partie d'un chemin de terre, elles seront pavées ou empierrées, au gré des concessionnaires, sur une longueur qui sera fixée par le département des travaux publics. Aux abords des passages à niveau, cette longueur sera de cinq mètres au moins, de part et d'autre du palier.

La largeur du pavage ou de l'empierrement à construire aux abords des viaducs et des passages à niveau sera au moins égale à trois mètres cinquante centimètres et ne pourra pas être inférieure à celle du pavage ou de l'empierrement existant.

Aux passages à niveau, l'axe de la route ou du chemin ordinaire ne pourra pas faire un angle de moins de quarante-cinq degrés avec celui du chemin de fer et sera généralement en ligne droite au moins sur toute la longueur du palier.

Art. 8. Le chemin de fer sera pourvu de tous les bâtiments, dépendances et objets nécessaires pour que l'exploitation en puisse avoir lieu régulièrement et sans danger pour la sécurité publique.

Les bâtiments et dépendances des stations et haltes consistent notamment en bâtiments aux recettes, habitations de chefs de station, hangars et magasins aux marchandises, remises aux locomotives, remises aux voitures, ateliers de réparation, puits avec pompes, conduites d'eau, réservoirs, grues hydrauliques, lieux d'aisances, urinoirs, rampes de chargement, places de transbordement, pavages, plates-formes tournantes, ponts à peser, jauges de chargement, réverbères, horloges, voies d'évitement, excentriques, crossings, clichés ou blocs d'arrêt, signaux et clôtures.

Les bâtiments et dépendances du chemin de fer en dehors des stations et des haltes consistent notamment en barrières, clôtures, poteaux de défense, réverbères, maisonnettes de garde, loges de garde, maisons pontonnières, bornes kilométriques, poteaux de pente, bornes de délimitation et signaux à distance.

Les bâtiments seront pourvus d'un mobilier approprié à leur destination.

Art. 9. Dans les bâtiments aux recettes, il y aura généralement deux salles d'attente, dont chacune aura une superficie en rapport avec l'importance des localités, sans pouvoir être inférieure à trente mètres carrés.

Les bâtiments aux recettes seront entourés de trottoirs de quatre à huit mètres de largeur, suivant l'importance des haltes et stations. Ils seront pourvus d'un auvent, du côté de chemin de fer, et, s'il y a lieu, du côté opposé.

En face du bâtiment aux recettes et du côté opposé par rapport aux voies, le département des travaux publics pourra exiger la construction d'un abri avec trottoirs pour les voyageurs.

Dans les stations de bifurcation ou de grande importance, les concessionnaires pourront être tenus d'établir des gares couvertes pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Entre les haltes et les stations, le chemin de fer sera clôturé des deux côtés pour le moins par une haie vive. Une clôture provisoire en lattes ou palissades, suffisante pour empêcher les bestiaux de faire invasion sur le railway, sera établie partout où le département des travaux publics le jugera nécessaire.

Aux abords des passages à niveau et des ouvrages d'art, le long des chemins et, en général, à tous les endroits où cela sera jugé nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, il sera établi des plantations, garde-corps, parapets, bornes, banquettes, heurtoirs ou autres ouvrages analogues.

Des perrés seront construits aux abords des ouvrages d'art ainsi que dans les fossés et les talus du chemin de fer; là où le fonctionnaire de l'Etat chargé de la surveillance supérieure des travaux le reconnaîtra nécessaire.

Le département des travaux publics désignera les passages à niveau qui devront être desservis, soit par une maisonnette de garde et une loge, soit par une maisonnette de garde, soit par une simple loge. Il y aura au moins une maisonnette de garde avec loge pour chaque poste ou étendue de 2,000 à 3,000 mètres, entretenue et surveillée par une même brigade d'ouvriers. En outre, tous les passages à niveau dépendant de routes ordinaires ou de chemins de grande communication seront pourvus d'une maisonnette de garde.

Les maisonnettes de garde auront les dimensions et dépendances le plus récemment admises sur le chemin de fer de l'Etat.

Elles seront pourvues d'un jardin, d'une contenance de quatre ares au moins.

Les maisonnettes et loges de garde seront établies à une distance de 5 mètres au moins de la voie la plus rapprochée.

Pour chaque section de chemin de fer, les concessionnaires présenteront un plan général des lieux indiquant l'emplacement des maisonnettes et loges de garde, ainsi que les distances qui les sépareront.

Art. 10. Le département des travaux publics se réserve le droit de faire exécuter par les concessionnaires, ou à leurs frais, pendant toute la durée de la concession, les modifications ou changement aux ouvrages existants, ou les nouveaux ouvrages dont l'expérience aura fait reconnaître la nécessité, au point de vue de la sécurité publique, de la police des chemins de fer ou de la bonne exploitation.

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.

Quand les rails seront en fer laminé, ils ne pèseront pas moins de trente-quatre kilogrammes par mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses et solidement fixés sur leurs supports. Le maximum de distance entre les supports ne dépassera pas un mètre.

Les supports en bois seront en chêne. Toutefois, le département des travaux publics se réserve d'autoriser l'emploi d'autres essences préparées à la créosote ou par tout autre procédé qu'il aura préalablement agréé. En tout cas, l'emploi de bois de chêne sera obligatoire aux abouts des rails et dans les courbes de moins de 4,000 mètres de rayon, lorsque les rails ne seront point fixés sur les supports au moyen de coussinets.

A défaut de gravier, il devra être fait usage, pour le ballastage des voies, de pierrailles, scories et laitiers concassés, ou de cendres choisies de forges. Les échantillons des matières à employer devront être agréés par le département des travaux publics.

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 qui se pratique dans les travaux exécutés pour compte de l'État ou à ce que le département des travaux publics prescrira.

Les ouvrages d'art seront en général construits en maçonnerie, en tôle ou en fer laminé ou forgé. La fonte ni le bois ne pourront être employés sous forme de longerons.

Dans les tabliers métalliques, les formes et dimensions des pièces en fer laminé, tôle ou fer forgé, seront telles que les plus fortes charges que les tabliers peuvent avoir à supporter ne produisent pas une fatigue supérieure à 6 kilogrammes par millimètre carré.

Art. 12. 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, sera construit de manière à assurer la sécurité des transports, la facilité du raccordement, entre elles, des voitures appartenant aux différentes administrations et la commodité des voyageurs; il devra pouvoir, sans inconvénient, être admis à circuler sur les lignes de l'Etat ou faire partie de ses trains, et aura des dimensions telles, qu'à vide ou à pleine charge, sa section transversale soit renfermée dans les limites indiquées par des lignes pleines sur la figure annexée au présent cahier des charges, y compris la saillie des portières représentée par des lignes ponctuées. Les voitures à voyageurs seront couvertes. Elles seront fermées au moyen de glaces.

L'exécution de ces différentes conditions sera vérifiée par le département des travaux publics, qui pourra interdire la circulation, sur les lignes de l'Etat et même sur la ligne concédée, du matériel qui ne remplirait pas les conditions exigées.

Art. 13. Les haltes et les stations auront un développement en rapport avec leur importance. Les haltes seront généralement au moins 500 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur moyenne, et les stations secondaires 400 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur moyenne. En outre, les concessionnaires seront tenus de donner, aux haltes et stations, les extensions ultérieures que réclameront les besoins du commerce et de l'industrie et même de créer de nouvelles haltes et stations lorsque le département des travaux publics le jugera nécessaire.

Art. 14. L'acquisition des propriétés bâties ou non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux et l'occupation des terrains dont on aura besoin pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auront lieu aux frais et à la diligence des concessionnaires, et, au besoin, conformément aux lois en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

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

Il est expressément défendu aux concessionnaires, à moins d'y être autorisés par le Ministre des travaux publics, de stipuler, dans les actes d'acquisition, des conditions nuisibles à l'exploitation du chemin de fer ou à l'intérêt public en général et spécialement quelque servitude que ce soit, au profit du vendeur.

Art. 15. Avenue tranchée, coupe de bois, extraction de terre

ou de pierre, ni aucune espèce de travaux ne pourront être pratiqués dans les bois soumis au régime forestier, et appartenant à l'Etat, aux communes et aux établissements publics, sans une autorisation préalable, conformément au Code forestier et à l'arrêté royal du vingt décembre mil huit cent cinquante-quatre. Les concessionnaires s'entendront, à ce sujet, avec les agents forestiers locaux et les propriétaires des bois.

Art. 16. 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 des concessionnaires.

Art. 17. Les travaux du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai déterminé par la convention spéciale de concession.

Art. 18. Un cautionnement, dont l'acte spécial de concession déterminera l'importance, sera déposé par les concessionnaires et demeurera affecté à titre de garantie de leurs engagements. Trois cinquièmes de ce cautionnement seront restitués aux concessionnaires, en trois 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.

Les deux derniers cinquièmes seront retenus, tant en garantie de l'accomplissement de toutes les obligations incombant aux concessionnaires, que pour servir, éventuellement, à solder les dépenses à faire d'office pour leur compte, jusqu'à ce qu'il ait été dûment constaté que tous les travaux de premier établissement sont entièrement achevés, qu'ils ont été exécutés conformément aux clauses et conditions de la convention spéciale de concession et 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. 19. Les concessionnaires seront déchus de leurs droits, s'il n'a pas été satisfait aux clauses et conditions de la convention spéciale et du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits, à moins que ces délais n'aient été prorogés par le gouvernement, cas auquel il n'y aurait lieu à déchéance que si les concessionnaires n'avaient pas rempli leurs obligations dans les délais qui auraient été substitués à ceux primitivement prescrits.

Art. 20. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses tant de la convention spéciale de concession que du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà

construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés des sections 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 ; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, et ne pourront élever à ce sujet aucune réclamation ni prétention, de quelque chef que ce puisse être ; de plus, la partie du cautionnement des concessionnaires évincés 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 des concessionnaires évincés qui se trouvera encore en caisse au moment de la déchéance.

Si une première adjudication n'amenait aucun résultat, il en serait tenté une seconde sur les mêmes bases, dans le courant de l'année, et si cette dernière tentative demeurerait également sans résultat, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin 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'Etat sans aucune indemnité, et le gouvernement pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 21. Les art. 19 et 20 ne seront pas applicables, si les concessionnaires justifient que les retards dans l'exécution ou la cessation des travaux seront le résultat de circonstances ou d'événements de force majeure, dûment constatés.

Art. 22. Avant qu'aucune partie du chemin de fer puisse être mise en exploitation, les concessionnaires devront soumettre à l'approbation du département des travaux publics :

1° Un règlement prescrivant, outre les mesures d'ordre intérieur, toutes mesures propres à assurer la sécurité et la régularité de l'exploitation ;

2° Des tarifs déterminant les prix des transports de toute espèce, de station à station ;

3° Un livret comprenant les conditions réglementaires de ces transports.

Le département des travaux publics fera, au règlement soumis à son approbation, les changements et additions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité et de la régularité de l'exploitation. Ces modifications seront obligatoires pour les concessionnaires.

Art. 23. Le département des travaux publics pourra exiger qu'il y ait, au moins, trois convois par jour, transportant des voyageurs dans les deux sens pour chaque partie de la ligne. Il se réserve de fixer, s'il le juge convenable, les heures de départ et d'arrivée de ces trains, de manière à les faire coïncider avec celles des trains des autres lignes.

Art. 24. Les lois et règlements de police en vigueur aux chemins de fer de l'État et à intervenir, le cas échéant, sont applicables au chemin de fer concédé.

Art. 25. Les concessionnaires seront tenus d'entretenir avec soin, pendant toute la durée de la concession, et de maintenir constamment dans une situation telle qu'ils puissent remplir parfaitement leur destination, tant le chemin de fer, y compris toutes ses dépendances quelconques, que le matériel d'exploitation.

Si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à ce sujet, le département des travaux publics pourrait y pourvoir d'office 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, les concessionnaires interrompaient ou faisaient stater l'exploitation, le département des travaux publics aurait également le droit d'y pourvoir d'office et pour leur compte, et, à cet effet, de disposer du matériel, ainsi que de tous les moyens d'exploitation.

Si, dans les trois mois après que le département des travaux publics se serait trouvé dans l'obligation de pourvoir à l'exploitation, les concessionnaires n'avaient pas valablement justifié qu'ils sont en état de la reprendre et de la continuer, ou s'ils ne l'avaient pas effectivement reprise, ils seraient déchus de leurs droits, comme dans le cas prévu à l'art. 19.

Les dispositions qui précèdent seraient également applicables au cas où les concessionnaires laisseraient en souffrance une partie quelconque de l'exploitation.

Art. 26. 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 aux concessionnaires.

Le personnel employé à l'exploitation comprendra les gardes à déposer à la conservation et à la police journalière de la route, ainsi qu'à la manœuvre des barrières à placer aux passa-

ges à niveau, excentriques, signaux, etc. Ce personnel sera assez nombreux pour qu'aucune partie du service ne puisse jamais rester en souffrance.

Art. 27. Le gouvernement, sur la proposition des concessionnaires, nommera ceux de leurs agents qui auront à remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire.

Art. 28. Le département des travaux publics fera surveiller par ses agents tant l'exécution de tous les travaux, soit de premier établissement, soit d'entretien que d'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires.

A cette fin, ceux-ci verseront annuellement, par kilomètre de voie concédée, dans la caisse qui leur sera désignée à cet effet :

1<sup>o</sup> Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année, pendant toute la durée des travaux de construction, à partir de la date de l'arrêt de concession définitive.

2<sup>o</sup> Une somme payable dans le courant du premier trimestre de chaque année pendant toute la durée de l'exploitation, et prenant cours à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année suivant celle pendant laquelle le chemin de fer aura été livré à l'exploitation sur tout son parcours.

Ces sommes seront déterminées par la convention spéciale de concession.

Les concessionnaires mettront à la disposition des fonctionnaires de l'État chargés de la surveillance des travaux, les ouvriers, instruments et autres objets nécessaires pour procéder à la vérification du tracé et du nivellement de la ligne concédée, de tous ses ouvrages et dépendances.

Art. 29. La surveillance à exercer par le département des travaux publics, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est tout d'intérêt public, et, par suite, elle ne peut faire naître aucune obligation quelconque à charge de l'État.

Art. 30. Il sera facultatif au département des travaux publics de faire reconnaître l'état de la route et de ses dépendances, ainsi que du matériel d'exploitation, quand il le jugera convenir. A cet effet, les fonctionnaires du département des travaux publics à ce désignés auront accès en tout temps dans les stations et haltes, ainsi que sur toute la ligne et seront admis dans les convois publics gratuitement.

Les agents des concessionnaires devront prêter leur concours chaque fois qu'ils seront requis à ce sujet.

Art. 51. Si, pendant l'exécution, et même après l'achèvement des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas ou n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du contrat spécial de concession et du présent cahier des charges, le département des travaux publics pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de les faire démolir et reconstruire eux-mêmes à la première réquisition de l'administration.

Art. 52. Le département des travaux publics aura le droit de s'opposer à l'exécution de tout ouvrage dont le projet n'aura pas été approuvé.

Les concessionnaires ne pourront interrompre ni entraver la circulation sur les chemins, routes, voies ferrées et voies navigables, à moins d'y être formellement autorisés par le fonctionnaire de l'Etat chargé de la surveillance supérieure des travaux.

Ils ne pourront, en aucun cas, mettre obstacle au libre écoulement des eaux.

Ils devront, au besoin, établir des moyens de communication ou d'écoulement provisoires, conformément aux instructions du département des travaux publics, qui se réserve le droit de prendre d'office et aux frais des concessionnaires 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. 53. Dans l'année de l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dresser, à leurs frais, contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé, tant de la route que des 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 des concessionnaires, pour être déposées dans les archives du département des travaux publics.

Art. 54. Pour les indemniser des travaux qu'ils s'engagent à exécuter et des dépenses qu'ils contractent l'obligation de faire, en exécution des clauses et conditions du présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, les concessionnaires percevront à leur profit, pendant un terme à fixer dans la convention spéciale de concession, des péages établis sur les bases ci-après.

Art. 55. Le terme dont il est parlé à l'article qui précède,

prendra cours à l'expiration du délai fixé, par la convention spéciale, pour l'achèvement complet et la mise en exploitation du chemin de fer, quelle que soit d'ailleurs l'époque à laquelle la ligne aura effectivement été livrée à l'exploitation en partie ou en totalité.

Si ce délai était prorogé, la durée de la concession ne prendrait cours qu'à dater de l'expiration du nouveau délai.

Art. 56. Les tarifs de péages dont il est fait mention à l'art. 54, seront établis d'après les mêmes bases que les tarifs des chemins de fer de l'Etat, en vigueur au moment où interviendra la convention spéciale de concession.

Art. 57. Les tarifs mixtes que les concessionnaires établiront avec le chemin de fer de l'Etat ou d'autres lignes concédées, seront fixés pour tous les tarifs et classes de tarifs d'après les bases des tarifs de l'Etat en vigueur à l'époque où interviendra la convention spéciale de concession, sans augmentation de frais fixes ou accessoires et en raison des distances à admettre du point de départ au point de destination.

Art. 58. Pour les prix déterminés par les tarifs mentionnés aux articles ci-dessus, et sauf les exceptions stipulées tant aux articles qui précèdent qu'à ceux qui suivent, les concessionnaires contractent l'obligation d'effectuer constamment avec soin, exactitude, célérité, sans tour de faveur et à leurs frais, le transport des marchandises de toute nature, des voyageurs avec leurs bagages, des voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Art 59. Les concessionnaires pourront 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, quinze jours d'avance, par des affiches apposées dans les salles d'attente des stations et haltes et par des avis insérés dans les journaux.

Le département des travaux publics pourra éventuellement désigner les journaux dans lesquels ces avis devront être insérés.

Si les concessionnaires effectuaient certains transports à des prix inférieurs à ceux des tarifs arrêtés de commun accord avec le département des travaux publics, sans qu'il eût été satisfait, au préalable, à l'une ou l'autre des conditions énoncées ci-dessus, le Ministre des travaux publics pourra notamment rendre d'office ces réductions de prix applicables à tous les transports de la

même catégorie, c'est-à-dire appartenant à la même classe du tarif, et les prix ainsi abaissés ne pourront, 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 et à la condition que le public en sera prévenu au moins un mois d'avance par des affiches et des avis, comme il est stipulé ci-dessus pour les abaissements de prix.

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

Art. 40. Les concessionnaires seront tenus 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 département des travaux publics.

Art. 41. Les militaires, voyageant en corps ou isolément, seront transportés, eux, leurs chevaux et leurs bagages, aux prix et conditions admis pour les transports de l'espèce sur les chemins de fer de l'État.

Art. 42. Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer concédé, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport en leur possession.

Art. 43. Toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, le département des travaux publics 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'experts, entre le gouvernement et les concessionnaires.

Art. 44. Les concessionnaires seront tenus, 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. 45. Les concessionnaires seront tenus de transporter gratuitement, par tous les convois, dans les deux sens et dans toute l'étendue de leur chemin de fer, les bureaux ambulants de la poste aux lettres, les dépêches ou paquets et les fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des postes.

Un compartiment de voiture de deuxième classe devra être mis à la disposition des agents qui accompagneront les dépêches par les trains où il n'y aura pas de bureau.

Art. 46. Les concessionnaires seront tenus de fournir gratuitement, sur chacun des points de leur ligne où l'administration des postes le jugera utile, un emplacement pour construire des bureaux.

Jusqu'à ce que la construction de ces bureaux soit terminée, les concessionnaires devront tenir gratuitement à la disposition de ladite administration un local convenable pour y établir provisoirement son service, si le nombre ou les dimensions des bâtiments existants le permettent.

Le département des travaux publics pourra établir à ses frais, sans que les concessionnaires aient 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.

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

Art. 47. Le département des travaux publics pourra établir et entretenir, le long des voies du chemin de fer concédé, une ligne télégraphique sur poteaux ou souterraine, d'après les dispositions qu'il jugera convenables, pourvu qu'il n'en résulte ni danger, ni entrave pour le service du chemin de fer.

Dans les stations où le département des travaux publics désirera construire des locaux spéciaux pour y installer des appareils télégraphiques, les concessionnaires fourniront le terrain nécessaire dans une situation facilement accessible.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et appareils télégraphiques. Lesdits agents feront connaître à l'administration des chemins de fer, postes et télégraphes les accidents ou dérangements, leurs causes et tous les renseignements utiles au bon entretien de ces lignes.

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

Les concessionnaires ne seront 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'Etat aux conditions à déterminer par le Ministre des travaux publics, d'après les circonstances.

Les concessionnaires pourront en outre établir, sur les poteaux de l'Etat, des fils télégraphiques destinés au service de l'exploitation de la ligne de chemin de fer concédée. Dans ce cas, le Ministre des travaux publics désignera les stations où les fils des concessionnaires devront aboutir à des appareils placés dans les bureaux de l'Etat et manœuvrés par les agents du gouvernement.

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

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 département des travaux publics.

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 les lignes de l'Etat.

Les concessionnaires devront prêter au service des correspondances télégraphiques privées le concours qui sera réclamé par le département des travaux publics, d'après les clauses du règlement général arrêté par ce département.

Art. 48. Le département des travaux publics pourra, après avoir entendu les concessionnaires, autoriser l'établissement de voies de raccordement soit aux stations, soit en pleine voie (gares privées). La construction et l'exploitation de ces voies de raccordement et gares privées auront lieu aux conditions de celles établies sur les lignes de l'Etat.

Art. 49. Le gouvernement pourra faire construire, soit pour le compte de l'Etat, soit par voie de concession de péages ou autrement, des chemins de fer partant du chemin de fer concédé ou venant y aboutir, sans que les concessionnaires de ce dernier chemin de fer puissent réclamer de ce chef, ou sous prétexte du préjudice que leur causerait l'établissement desdits chemins de fer, aucune indemnité à charge de qui que ce soit.

Art. 50. Le département des travaux publics se réserve la faculté d'imposer aux concessionnaires l'obligation de laisser circuler sur le chemin de fer concédé les voitures, waggons et autre matériel roulant, appartenant à d'autres lignes et réciproquement.

L'indemnité à payer pour le parcours sera fixée d'après les bases admises pour les relations mixtes des lignes de l'Etat.

Art. 51. 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 et autres voies de communication, sans que les concessionnaires puissent réclamer, de ce chef, aucune indemnité quelconque.

Art. 52. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, chemins de fer et autres voies de communication qui traverseraient le chemin de fer concédé, les concessionnaires ne pourront 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 les concessionnaires, 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, les concessionnaires resteront chargés du paiement du salaire des gardes-barrières à proposer à la surveillance des passages à niveau qui seraient établis par l'Etat, par les provinces ou les communes, par suite de la construction de routes ou autres voies de communications nouvelles ou par suite de la rectification de toutes ou autres voies de communication existantes.

Art. 53. Le gouvernement pourra apporter au tarif de la douane, à la taxe des barrières et aux péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes, que celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession, telles modifications et prendre ou provoquer telles mesures d'intérêt général qu'il jugera convenir, sans que les concessionnaires puissent réclamer de ce chef une indemnité quelconque.

Art. 54. Dans le cas où le gouvernement le jugerait nécessaire pour la défense du pays, les concessionnaires seraient tenus 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 des concessionnaires, toute partie quelconque de leur chemin de fer, sans qu'ils puissent, de ce chef ou à ce sujet, réclamer aucuns dommages-intérêts.

Art. 55. Il ne pourra être établi sur le chemin de fer concédé, pendant la durée de la concession, aucun péage au profit soit de l'Etat, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes.

Art. 56. 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 à ce qui est stipulé à l'art. 25, si, pendant les cinq dernières années de leur concession, les concessionnaires ne faisaient pas tout ce qui est nécessaire pour satisfaire complètement à leurs obligations, le département des travaux publics aurait le droit de saisir les recettes de la ligne et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances.

Art. 57. A dater de l'expiration de la concession, le département des travaux publics sera subrogé à tous les droits des concessionnaires, et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque. Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

Art. 58. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient dénoncé la réalité et l'influence au département des travaux publics. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer au département des travaux publics ou à ses agents ; ils ne pourraient en argumenter qu'en tant qu'ils en eussent également dénoncé la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés ou, au plus tard, dans les trente jours suivants. Ils ne pourront enfin baser aucune réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement.

Art. 59. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent aux termes de la convention spéciale de concession et 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. 60. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection en Belgique, où leur seront adressés les communications, réquisitions et ordres émanant du département des travaux publics. 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 à domicile d'élection aura été constatée, soit par un reçu, soit par un procès-verbal dressé par un agent relevant du département des travaux publics.

En cas d'absence ou de refus de donner reçu des ordres, réquisitions ou autres documents adressés aux concession-

naires ou remis à leur domicile d'élection, la notification sera valable et sortira ses effets si elle est faite par lettre chargée transmise par la poste.

Art. 61. Les concessionnaires seront réputés : voir entrepris à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour l'Etat, de faire toutes les expropriations et d'exécuter tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que de faire, en tout temps, toutes les fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation prompte et régulière de la ligne.

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

Art. 63. Les concessionnaires pourront rétrocéder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière. Après que les statuts en auront été approuvés par le gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée, sera substituée à leurs droits et obligations, comme si la concession lui avait été accordée directement.

Le gouvernement se réserve le droit, soit de racheter la concession, soit de reprendre l'exploitation dans des délais et sous des conditions à déterminer par la convention spéciale de concession.

Art. 64. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, des objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'Etat.

Art. 65. Le montant des frais d'enregistrement sera fixe et s'élèvera à 2 fr. 20 c. (deux francs vingt centimes).

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 20 février 1866.

Le Ministre des travaux publics.

JULES VANDERSTICHELEN.

Vu pour être annexé à la convention en date de ce jour relative à la concession du chemin de fer d'Audenarde à la frontière des Pays-Bas.

Bruxelles, le 28 octobre 1868.

Les délégués de la société contractante,

ISIDORE NEELEMANS,

C. AERNAUT.

Le Ministre des travaux publics,

A. JAMAR.