

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 12 FÉVRIER 1848.

---

Remboursement, à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg, d'une partie de son cautionnement <sup>(1)</sup>.

---

*Rapport fait, au nom de la section centrale* <sup>(2)</sup>, par M. BROQUET.

---

MESSIEURS,

Le cautionnement de cinq millions, affecté primitivement à la concession du chemin de fer de Luxembourg, a été divisé par suite de la loi du 29 mai 1847. Deux millions ont été spécialement affectés à la partie de ce chemin qui doit relier Namur à Arlon, et les trois autres millions à la section de Bruxelles à Wavre, la section à partir de cette dernière ville à Namur devant être exécutée par la compagnie du chemin de fer de Louvain à la Sambre; aux termes du cahier des charges, ce cautionnement ne devait être restitué à la Compagnie qu'au fur et à mesure que les concessionnaires auraient exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une *somme double* de celle dont ils réclameraient le remboursement.

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet d'autoriser le Gouvernement à rembourser ce cautionnement, au fur et à mesure que la Compagnie

---

(1) Projet de loi, n° 97.

(2) La section centrale, présidée par M. VERHAEGEN, était composée de MM. BROQUET, VAN CLEMPUTE, LE HON, MOREAU, LYS et ORBAN.

justifiera avoir exécuté des travaux ou fait des acquisitions de propriétés pour une somme égale à celle réclamée au même titre.

Ce projet de loi ainsi formulé tend bien certainement à diminuer la garantie dont le Gouvernement avait cru devoir s'entourer pour assurer la confection de la section du chemin de fer dont il s'agit ; mais son opportunité se trouve expliquée et par la crise financière qui pèse en ce moment sur presque toutes les contrées de l'Europe et par le désir que doit avoir le Gouvernement de ne pas voir chômer des travaux qui occupent dans cette saison un nombre considérable d'ouvriers.

L'attention de votre section centrale a donc dû se porter sur le point de savoir si, dans l'hypothèse de l'adoption du projet de loi, les garanties qui restent sont suffisantes pour assurer l'exécution des travaux pour lesquels le cautionnement a été fourni. Il lui a paru, après ce qui est dit d'une manière si explicite et dans le discours de la Couronne et dans l'adresse de cette Chambre, que ce serait aller contre vos intentions que de ne pas tenir compte à l'industrie privée de sa bonne foi et de la difficulté des circonstances.

C'est dans cet esprit qu'elle s'est occupée d'abord des observations des sections, dont voici le résultat :

Le 1<sup>re</sup> section demande si le cautionnement réclamé doit être appliqué aux travaux à faire. En ce cas, elle adopte le projet de loi.

La 2<sup>e</sup> section adopte.

La 3<sup>e</sup> section adopte sous réserve.

Elle charge son rapporteur de demander les renseignements suivants :

1<sup>o</sup> Quelle est la somme d'évaluation de la dépense totale pour la section du chemin de fer de Bruxelles à Wavre, dans le devis soumis au Gouvernement ?

2<sup>o</sup> A quelle somme s'élèvent les travaux exécutés jusqu'à présent dans cette section, en supposant la dépense liquidée et payée ?

3<sup>o</sup> Le chiffre du devis connu et la dépense jusqu'aujourd'hui vérifiée, quelle somme sera encore nécessaire pour achever la section de Bruxelles à Wavre, en supposant que les trois millions soient insuffisants ?

4<sup>o</sup> Quels travaux préparatoires et autres la compagnie a-t-elle faits jusqu'ici pour la section de Namur à Arlon ?

La 3<sup>e</sup> section demande en outre que dans les garanties que le Gouvernement se propose de stipuler, il prenne en considération l'intérêt de cette deuxième partie de la concession, afin que la section la moins productive ne coure pas le danger d'être sacrifiée au juste désir de hâter l'achèvement de la partie la plus avantageuse.

Enfin elle ne donnera son approbation au projet de loi que pour autant, 1<sup>o</sup> que le cautionnement à restituer soit affecté non à couvrir les dépenses faites, mais à payer des travaux et des acquisitions à faire; 2<sup>o</sup> que pour le cas où ce cautionnement ne suffirait pas à l'achèvement des travaux de la section, et que la Compagnie n'y subviendrait pas au moyen d'autres fonds, il devra être stipulé que tous les travaux faits et les terrains acquis par elle, sans distinction ni réserve, appartiendront à l'État sans qu'il y ait lieu de ce chef à aucune indemnité.

M. le Ministre de Travaux Publics a répondu :

« Aux termes de l'article 18 du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Luxembourg, la compagnie concessionnaire a déposé un cautionnement de cinq millions de francs.

» La convention supplémentaire faite le 29 mai 1847, en exécution de la loi du 23 du même mois, pour régler les conditions auxquelles serait prorogé le délai d'exécution du chemin de fer du Luxembourg, a stipulé que deux cinquièmes du cautionnement versé sont affectés à la ligne de Namur à Arlon, et ne seront remboursables qu'autant que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été exécutés, pour une somme double, entre Namur et Arlon.

» Il n'est, en aucune façon, question de modifier cette stipulation qui reste entière dans toutes ses parties.

» Par application de l'article 18 précité du cahier des charges de la concession, les trois millions de francs affectés à la ligne de Bruxelles à Wavre sont remboursables au fur et à mesure que les concessionnaires exécutent des travaux ou acquièrent des propriétés pour *une somme double* de celle dont ils réclament le remboursement.

» En vertu de cette stipulation de son contrat, la Compagnie concessionnaire a déjà réclaté et obtenu du Gouvernement, le remboursement :

» 1<sup>o</sup> Dans le courant du mois de septembre 1847, d'une  
» somme de . . . . . fr. 148,090 00

» 2<sup>o</sup> Dans le courant du mois de décembre de la même  
» année, de . . . . . fr. 192,546 00

» Ensemble . . . . . fr. 340,636 00

» En effectuant ces remboursements, le Gouvernement n'a fait que se conformer aux conditions du contrat d'entreprise; en effet, il a été officiellement constaté, à la date du 18 décembre 1847, que la Compagnie avait, à cette époque, acquis des terrains *pour l'établissement du chemin de fer et de*

» *ses dépendances*, pour une valeur de . . . . . fr. 159,061 66  
 » et qu'elle avait fait exécuter des terrassements et des  
 » ouvrages d'art dans l'intérêt du chemin de fer concédé, pour  
 » une valeur de . . . . . fr. 522,210 00  
 » Ensemble . . . . . fr. 681,271 66  
 » somme qui correspond au double du remboursement effectué.

» La mesure aujourd'hui soumise à la législature et qui tend au rembourse-  
 » ment du cautionnement affecté à la ligne de Bruxelles à Wavre, par *portions*  
 » *égales aux sommes dépensées*, en exécution de travaux ou en acquisitions de  
 » terrains, ne trouvera son application qu'à la partie non remboursée de ce  
 » cautionnement, c'est-à-dire à la somme de . . . . . fr. 5,000,000 00  
 » diminuée de celle de . . . . . 540,656 00  
 » Soit à la somme de . . . . . fr. 2,659,564 00

» En exécution des stipulations du cahier des charges de la concession, la  
 » Compagnie concessionnaire soumet à l'approbation du Gouvernement les  
 » projets définitifs du chemin de fer à établir, en ce qui concerne le tracé et  
 » les profils tant en long qu'en travers; mais elle n'est, en aucune manière,  
 » tenue de communiquer au Gouvernement les estimations des travaux dont  
 » l'exécution lui incombe par suite de l'approbation des projets présentés par  
 » elle. Le Département des Travaux Publics se trouve donc dans l'impossibilité  
 » de satisfaire au désir manifesté par la 5<sup>e</sup> section, de connaître l'évaluation de  
 » la dépense totale *d'après le devis soumis au Gouvernement*.

» L'avant-projet dressé par les agents du Gouvernement, en conformité de  
 » ses instructions, antérieurement au vote de la loi du 18 juin 1846, autorisant  
 » la concession du chemin de fer du Luxembourg, évalué à fr. 10,868,512,  
 » la dépense à résulter de la construction de la section du chemin de fer con-  
 » cédé, comprise entre le quartier Léopold à Bruxelles et Wavre.

» Le Gouvernement n'a pas connaissance que la Compagnie concessionnaire  
 » ait, jusqu'à ce jour, fait aucun travail préparatoire sur la section du chemin  
 » de fer concédé comprise entre Namur et Arlon.

» Il est à remarquer que c'est pour cette partie de la ligne que le délai  
 » d'exécution a été fixé à 10 années par la loi du 25 mai 1847; il est à remar-  
 » quer, en outre, ainsi que cela a déjà été dit plus haut, qu'aux termes de la  
 » même loi, un cautionnement de deux millions de francs est et demeure  
 » spécialement affecté à l'exécution de la partie du chemin de fer concédé  
 » comprise entre Arlon et Namur.

» En ce qui concerne l'observation finale présentée par la 5<sup>e</sup> section, il est à  
 » remarquer qu'aux termes de leur cahier des charges, les concessionnaires  
 » seront déchus de tous leurs droits si tous les travaux ne sont pas complète-  
 » ment achevés endéans le délai déterminé.

» En cas de déchéance, il doit être pourvu au parachèvement des travaux au

» moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages  
» déjà construits.

» Le § 4 de l'art. 21 du cahier des charges stipule, à cet égard, ce qui suit :

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

La 4<sup>e</sup> section propose la disposition suivante :

« La présente loi n'est pas applicable aux dépenses qui auront été effectuées  
» avant la convention à intervenir. Ces dépenses resteront soumises à la dispo-  
» sition de l'art. 18 du cahier des charges. »

Elle n'adopte le projet de loi qu'autant que cette disposition soit admise.

La 4<sup>e</sup> section demande aussi le chiffre des sommes dépensées exclusivement  
à la construction de la première partie du chemin de fer.

La 5<sup>e</sup> section adopte sous la même réserve que la première; elle demande  
si le chemin de fer ira directement à Wavre et aura sa station dans cette  
dernière ville.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« L'art. 1<sup>er</sup> du cahier des charges annexé à la loi du 18 juin 1846, stipule  
» que le chemin de fer du Luxembourg partira de Bruxelles, d'une station  
» située au quartier Léopold, se dirigera vers le chemin de fer de Louvain à la  
» Sambre, atteindra Wavre, etc., etc. »

Dans la 6<sup>e</sup> section, on a observé qu'il y aurait danger à restituer le cau-  
tionnement; que l'État se dépouillerait ainsi d'une garantie qui a été jugée  
indispensable. et cela sans utilité réelle pour la concession. Que adop-  
tion de cette mesure serait un acheminement vers le remboursement des  
cautionnements des autres sociétés; qu'en cas de non-achèvement des travaux,  
le Gouvernement se trouverait propriétaire de travaux sans valeur, au lieu du  
capital du cautionnement auquel il a des droits acquis: que cette considéra-  
tion a d'autant plus de valeur, que pour une entreprise qui doit réaliser un  
capital de 70 millions, la société n'est pas en mesure de réaliser les premiers  
fonds.

Un doute s'est élevé sur le sens de la disposition proposée. Doit-elle être  
entendue dans ce sens que le cautionnement sera remboursé pour des travaux

à exécuter et des dépenses à faire seulement, ou bien pour des travaux déjà exécutés et des dépenses déjà faites.

La première hypothèse, mise aux voix, est rejetée par cinq voix contre deux; la deuxième est rejetée à l'unanimité.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Les projets présentés par la compagnie concessionnaire ont été approuvés » par le Département des Travaux Publics, en ce qui concerne la partie de la » section de Bruxelles à Wavre comprise entre la station du quartier Léopold » et la Lasne, sur le territoire de la commune de Genval.

» Le projet de la partie extrême de cette section vers Wavre n'a point, » jusqu'à ce jour, été présenté par la Compagnie concessionnaire.

» C'est en ayant égard à la crise financière qui se fait actuellement sentir » en Europe et qui met momentanément la compagnie du chemin de fer du » Luxembourg dans l'impossibilité de poursuivre la rentrée des versements » arriérés de ses actions, que le Gouvernement s'est arrêté à l'idée de soumettre » à la Législature le projet de loi dont il est ici question.

» Le Gouvernement a pensé que ce serait prendre une mesure éminemment » utile à la classe ouvrière que de donner à la Compagnie du Luxembourg le » moyen de ne point suspendre ses travaux, en lui remboursant par fr. 100,000 » à la fois les dépenses utilement faites par elle en travaux et en acquisition » de terrains.

» Le Gouvernement a pensé qu'une somme de près de fr. 5,000,000 » dépensée en travaux procurerait quelque soulagement à la classe ouvrière ; » il a pensé qu'il était préférable d'utiliser cette somme de cette manière que » de la conserver dans la caisse de l'État, d'autant plus que si cette facilité » n'était pas donnée à la Compagnie en ce moment de crise financière, il est » assez vraisemblable que les travaux se trouveraient suspendus. ».

La section centrale ayant pris communication des réponses du Gouvernement, une discussion s'est engagée à la suite de laquelle ces renseignements ayant été trouvés insuffisants, il fut décidé que M. le Ministre des Travaux Publics serait prié de se rendre au sein de la section afin de donner des explications sur les points suivants :

1° Quelles sont les sommes versées sur les actions de la Société de Luxembourg à ce jour ?

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« D'après une déclaration verbale du directeur gérant de la Compagnie » concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg, 40,000 actionnaires » auraient versé 6 liv. st., 20,000 actionnaires auraient versé 7 liv. st. Des

» versements seraient donc effectués jusqu'à concurrence de 580,000 liv. st.,  
 » soit 9,500,000 francs.

» La compagnie a fait, sous la date du 14 décembre 1847, appel d'une  
 » livre par action sur toutes les actions sur lesquelles 6 livres ont été versées.»  
 ( Voir l'avis publié dans le journal l'*Émancipation*, n° du 18 janvier 1848.)

2° Quelle est l'importance des travaux et des acquisitions faites depuis le  
 18 décembre 1847, jusqu'à ce jour ?

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Il a été constaté à la date du 18 décembre 1847, qu'à cette époque la  
 » Compagnie concessionnaire avait effectué des travaux et acquis des pro-  
 » priétés pour une somme de fr. 681,271-66, se répartissant de la manière  
 » suivante :

» 1° Terrains acquis . . . . .	fr. 159,061 66
» 2° Terrassements et ouvrages d'art . . . . .	522,210 00
» Ensemble. . . . .	fr. 681,271 66

» Il lui a en conséquence été effectué un remboursement de la moitié de  
 » cette somme, soit de celle de fr. 340,636.

» Sous la date du 26 janvier 1848, la Compagnie concessionnaire a fait  
 » parvenir au Département des Travaux Publics un tableau de la dépense  
 » effectuée par elle depuis le 18 décembre 1847 jusqu'à cette date.

» Ce tableau comporte une somme de fr. 222,133-50.

» La totalité de la dépense effectuée en travaux et en acquisition de terrains  
 » par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg s'élevait  
 » donc, à la date du 26 janvier 1848, à fr. 903,405-16.

» Aussitôt que l'état fourni par elle, le 26 janvier 1848, aura été dûment  
 » vérifié, la Compagnie concessionnaire aura droit, aux termes des stipula-  
 » tions de son acte de concession, au remboursement de moitié de la somme  
 » précitée de fr. 222,133-50, c'est-à-dire au remboursement de celle de  
 » fr. 111,066-75.

» Les restitutions sur le cautionnement de 5,000,000 de fr. affecté à la  
 » ligne de Bruxelles à Wavre, sont donc à la veille de s'élever au chiffre de  
 » fr. 451,702-75, ce qui réduirait ce cautionnement à fr. 2,548,297-25.

» En résumé, la mesure qui fait aujourd'hui l'objet de la proposition du  
 » Gouvernement ne s'appliquerait qu'à une somme de fr. 2,548,297-25 qui  
 » représente la partie non exigible du cautionnement. Cette mesure n'aurait  
 » d'autre conséquence que de restituer à la Compagnie concessionnaire la  
 » somme de fr. 2,548-297-25, alors que des travaux auraient été effectués

» pour une somme équivalente, tandis que, dans le système actuel du cahier  
 » des charges, pour obtenir le remboursement de cette somme, la Compagnie  
 » devrait avoir effectué des travaux pour une somme double, soit pour celle  
 » de fr. 5,096,594-50.

» Une estimation fournie par la compagnie Concessionnaire évaluée à  
 » 5,256,882 fr. le coût de la construction de Bruxelles à Wavre du chemin de  
 » fer du Luxembourg. Cette estimation porte à 5,854,708 fr., le coût de  
 » l'établissement de cette ligne en y comprenant le matériel tant de construc-  
 » tion que d'exploitation.

» Il est à remarquer qu'aux termes de l'art. 16 du cahier des charges de la  
 » concession, le Gouvernement est tenu de céder gratuitement aux concession-  
 » naires, tous les terrains appartenant au domaine de l'État, qui devront être  
 » incorporés dans le chemin de fer et ses dépendances ou occupés par ses  
 » francs bords.

» La mise à exécution de cette stipulation est de nature à apporter une forte  
 » réduction dans le montant de l'estimation de l'avant-projet de la section de  
 » Bruxelles à Wavre, dressée antérieurement à la concession par les agents de  
 » l'État. »

5° Quelles sont les chances de réussite et les garanties d'achèvement que  
 la Société offre pour l'époque où les trois millions seront absorbés?...

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Aux termes de leur cahier des charges les concessionnaires du chemin de  
 » fer du Luxembourg seront déchus de tous leurs droits si tous les travaux  
 » n'étaient pas achevés endéans le délai déterminé.

» En cas de déchéance, il doit être pourvu à l'achèvement des travaux au  
 » moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages  
 » déjà construits.

» Le paragraphe final de l'art. 21 du cahier des charges est conçu dans  
 » les termes suivants :

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

« Le Gouvernement trouve une garantie de l'achèvement de la ligne con-  
 » cédée dans la déchéance prévue au contrat et dans la faculté qui lui est

» réservée par ce même contrat, en cas de déchéance de la Compagnie conces-  
 » naire, de s'approprier les ouvrages déjà construits, les matériaux approvi-  
 » sionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en  
 » exploitation avec tout leur matériel et toute la partie non remboursée du  
 » cautionnement. »

4° Quelle est la position du Gouvernement vis-à-vis des autres sociétés concessionnaires?

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu :

« Le cahier des charges de la concession du chemin de fer de l'Entée-Sambre-  
 » et-Meuse porte :

» ART. 16. Le cautionnement d'un million de francs, fourni par les conces-  
 » sionnaires, demeure affecté à la garantie de leurs engagements ; le Gouver-  
 » nement en restera dépositaire sans devoir aucun intérêt ; il sera restitué aux  
 » concessionnaires, par cinquième, à mesure qu'ils auront exécuté des travaux  
 » ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclame-  
 » ront le remboursement. »

» La stipulation relative à la restitution des cautionnements déposés est iden-  
 » tiquement la même dans les cahiers des charges des concessions des chemins  
 » de fer

- » De la Flandre occidentale,
- » De Louvain à la Sambre,
- » De Marchienne-au-Pont à Erquelines,
- » De Liège à Namur,
- » De Mons à Manage,
- » De Manage à Wavre.

» L'acte de concession des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de  
 » St-Trond à Hasselt porte :

» ART. 14. Les concessionnaires devront déposer, pour sûreté de leurs  
 » engagements, un cautionnement de 500,000 fr.

» Ce capital, qui sera versé avant l'adjudication ou au moment de la signa-  
 » ture du contrat, sera mis à la disposition du Gouvernement, sans intérêts.  
 » Il sera restitué par cinquièmes, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à  
 » mesure que des propriétés auront été acquises ou que des travaux auront été  
 » exécutés pour une somme double de chaque cinquième du montant du  
 » cautionnement.

» Le dernier cinquième ne sera restitué qu'après l'achèvement total des  
 » travaux. »

» L'art. 18 du cahier des charges de la concession du chemin de fer du  
 » Luxembourg est conçu dans les termes suivants :

» ART. 18. Les concessionnaires sont tenus de fournir un cautionnement de  
 » cinq millions de francs en numéraire, bons du trésor, ou obligations des  
 » emprunts nationaux ; ce capital est remis au Gouvernement qui en demeure  
 » dépositaire, sans devoir aucun intérêt ; il sera restitué aux concessionnaires  
 » à mesure qu'ils auront exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une  
 » somme double de celle dont ils réclameront le remboursement. »

» Le tableau suivant indique quels étaient, à la date du 1<sup>er</sup> février 1848, les  
 » remboursements effectués sur le montant des cautionnements déposés et  
 » quelles sont les sommes qui restent dans la caisse du Trésor de l'État et  
 » demeurent affectées à la garantie des engagements contractés. »

La section centrale ayant ainsi reçu les réponses aux diverses questions par elle posées, la discussion générale a été ouverte tant sur le projet de loi que sur l'article unique dont il se compose.

Les opposants ont fait valoir de nouveau les objections déjà présentées par la 6<sup>e</sup> section. Ils ont insisté sur le danger qu'il y aurait de la part du Gouvernement de transformer le cautionnement qu'il possède en travaux sans valeur, eu égard à la circonstance que l'on voit dans les réponses aux demandes des sections, que le devis primitif émanant d'un ingénieur de l'État portait la dépense à faire pour la section de Bruxelles à Wavre, à fr. 10,868,512. Qu'il est bien vrai que depuis M. le Ministre des Travaux Publics a fourni une note émanant de la Compagnie concessionnaire, de laquelle il résulterait que la dépense à effectuer y compris le matériel ne s'élèverait en réalité qu'à la somme de 5,865,008 fr., mais que l'on ne peut avoir confiance en cette note émanant de la partie intéressée à présenter une dépense moindre que celle réellement à effectuer.

Ils ajoutent que, dans tous les cas, il leur semble que le Gouvernement aurait plus de garantie pour l'exécution complète de la section jusqu'à Wavre en se maintenant dans les conditions du cahier des charges, qu'en le modifiant dans le sens du projet de loi.

Les membres de la section centrale favorables à ce projet ont d'abord présenté en réponse les motifs mis en avant par le Gouvernement ; ils ont dit que l'adoption du projet de loi ne serait que l'exécution de la promesse faite par la Chambre dans son adresse au discours du trône, *de tenir compte à l'industrie privée, dans l'exécution de ses engagements en matière de travaux publics, de sa bonne foi et de la difficulté des circonstances* : or, personne ne met en doute la bonne foi de la Compagnie concessionnaire, ni les difficultés que doit lui causer la crise financière qui pèse en ce moment sur tous les pays.

Quant à la garantie, elle n'en existera pas moins, parce que le cautionnement en argent aura été changé en travaux exécutés et en acquisitions utiles, sur lesquels le Gouvernement conservera son droit ; d'ailleurs, en admettant même ce qui n'est pas, que ce cautionnement transformé n'aurait plus la même valeur, il serait toujours beaucoup plus considérable, eu égard aux travaux à exécuter,

que tous les cautionnements fournis par les autres sociétés concessionnaires. (Voir l'annexe A.) Quant à la circonstance qu'un *avant-projet* du chemin de fer de Bruxelles à Wavre, aurait fait porter la dépense à effectuer à 10,868,312 fr., on ne doit pas s'y arrêter, par la raison que ce serait estimer cette section au double de ce qu'a coûté en moyenne la lieue de chemin fer exécutée jusqu'ici; et d'après cette comparaison il y a lieu de croire au contraire que le devis produit par la société concessionnaire est exact puisqu'il se rapproche de cette moyenne, et qu'il ne paraît pas que cette section présente de graves difficultés dans l'exécution. Que si l'on admet ce dernier devis, on doit admettre comme conséquence qu'après l'emploi du cautionnement en travaux, il restera si peu de chose à exécuter que l'intérêt de la société comme celui des actionnaires sera de finir au plus tôt cette voie de communication, pour éviter la déchéance et la perte du cautionnement fourni, tant pour cette ligne que pour celle de Namur à Arlon. Qu'il n'est donc pas exact de dire que le remboursement du cautionnement contre une somme égale en travaux exécutés diminue les chances d'exécution de cette section.

Ces diverses raisons ayant été amplement discutées en section centrale, le principe du projet de loi est mis aux voix et adopté par cinq voix contre deux.

Un membre propose alors, comme amendement, la disposition suivante :

« Si la compagnie ne livre pas à la circulation la partie du chemin de fer » entre Bruxelles et Wavre avant le 31 décembre 1849, la concession de la » totalité du chemin de fer, dit *du Luxembourg*, sera résiliée de plein droit, » et le Gouvernement se mettra en possession du cautionnement restant, de » tous les travaux et de tous objets de ladite entreprise, sans avoir aucun » compte à en rendre et sans être tenu à aucune sous-entreprise. »

Mais, sur l'observation que cet amendement est contraire à l'esprit du projet de loi, qui est d'accorder des facilités à la société concessionnaire, cet amendement est rejeté par six voix contre une.

Un sous-amendement, ayant pour objet d'engager le Gouvernement à insérer, s'il est possible, dans le contrat la clause formulée par l'amendement, sans cependant lui en faire une obligation, est retiré par son auteur.

Enfin, un membre propose d'amender le projet de loi dans le sens de la demande faite par la 4<sup>e</sup> section : cet amendement serait ainsi conçu :

« La présente loi n'est pas applicable aux dépenses qui auront été effectuées » avant la convention à intervenir; ces dépenses resteront soumises à l'art. 18 » du cahier des charges. »

Cet amendement est adopté à l'unanimité.

En conséquence, Messieurs, la section centrale a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi avec l'amendement qui précède.

*Le Rapporteur,*  
E. BROQUET.

*Le Président,*  
VERHAEGEN AÎNÉ.

ANNEXE A.



Le relevé suivant indique combien les garanties affectées à la ligne de Bruxelles à Wavre sont, proportionnellement à la distance, plus considérables que celles affectées aux autres lignes concédées.

	Longueur.	Cautionnement.
Chemin de fer de la Flandre occidentale. . . . .	155 kilom.	fr. 1,000,000
Id. Liège à Namur . . . . .	75	1,000,000
Id. Mons à Manage. . . . .	55	1,000,000
Id. Marchienne-au-Pont à Erquelines. . . . .	50	600,000
Id. Louvain à la Sambre . . . . .	98	1,500,000
Id. Entre Sambre-et-Meuse . . . . .	95	1,000,000
Id. Bruxelles à Wavre. . . . .	26 1/2	3,000,000

## ANNEXE B.

INDICATION DES CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.	MONTANT du cautionnement fourni par les CONCESSIONNAIRES.	MONTANT des rembourse- ments effectués en exécution des conditions de la concession.	RESTE déposé DANS LA CAISSE DU TRÉSOR.	DATE du remboursement INTÉGRAL.	<i>Observations.</i>
Entre-Sambre-et-Meuse.....	1,000,000	1,000,000	»	1847. 6 février.	
Tournay à Jurbise.....	300,000	400,000	100,000	»	Les $\frac{4}{5}$ du cautionnement ont été restitués à la Compagnie le 23 septembre 1846.
St-Trond à Hasselt.....				»	
Flandre occidentale.....	1,000,000	1,000,000	»	23 mars.	
Louvain à la Sambre.....	1,500,000	1,200,000	300,000	»	Les $\frac{4}{5}$ du cautionnement ont été restitués à la Compagnie le 20 janvier 1848.
Liège à Namur.....	1,000,000	1,000,000	»	11 octobre.	
Mons à Manage.....	1,000,000	1,000,000	»	21 octobre.	
Marchiennes-au-Pont à Erquelines.....	600,000	600,000	»	2 avril.	
Manage à Wavre.....	730,000	»	730,000	»	
Luxembourg. {	Section de Bruxelles à Wavre.	3,000,000	340,636	2,639,364	Cette somme de 340,636 fr. a été remise à la compagnie le 27 décembre 1847.
	Section de Namur à Arlon...	2,000,000	»	2,000,000	