

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 AVRIL 1856.

CONCESSION DE PLUSIEURS LIGNES DE CHEMIN DE FER ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. COOMANS.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui autorise de nouvelles concessions de chemin de fer a reçu un accueil favorable dans toutes les sections de la Chambre; il y a été généralement considéré comme satisfaisant à des besoins réels et même urgents, créés par le progrès incessant de l'industrie et du commerce, et par les rapports chaque jour plus étroits qui s'établissent entre les diverses parties de la population belge. Quelque considérables qu'aient été, depuis une vingtaine d'années, les développements de l'œuvre des chemins de fer dans notre pays, elle n'est pas achevée, elle ne sera jamais terminée, parce qu'elle doit suivre le mouvement de la civilisation européenne lequel ne s'arrête pas encore, Dieu merci, dans la partie du vieux monde que nous habitons. L'honneur de la Législature est d'avoir favorisé jusqu'ici, avec une générosité intelligente, la construction de toutes les voies de transport que réclamaient les relations sociales. Elle a compris que le progrès industriel et commercial est une question de transport, et que les communications perfectionnées, nous voulons dire les communications rapides et à bon marché, sont l'instrument le plus précieux à mettre à la disposition des travailleurs, surtout à une époque où la concurrence internationale a acquis les vastes proportions dont la statistique nous donne la mesure.

Votre rapporteur, Messieurs, croit répondre à votre pensée en vous soumettant, sans retard, les conclusions de la section centrale et en s'abstenant de reproduire en détail les observations que le projet de loi a provoquées dans l'examen préparatoire dont il a été l'objet. Toutes les remarques des sections ayant été répétées et débattues en section centrale, le compte rendu des travaux de cette

(1) Projet de loi, n° 111.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. COOMANS, LESOINNE, VAN ISEGHEM, DE HAERNE, VANDER DONCKT et LAUBRY.

dernière suffira, sans doute, pour éclairer la discussion générale à laquelle vous allez vous livrer.

Nous avons cru devoir transformer en articles détaillés les paragraphes du projet de loi; M. le Ministre des Travaux Publics s'est rallié à ce changement de rédaction. Nous avons exprimé ensuite, à l'unanimité, le vœu que toute convention signée dorénavant par M. le Ministre avec une compagnie concessionnaire soit précédée du dépôt d'un cautionnement. Cette formalité nous semble indispensable, tant pour sauvegarder la dignité du Gouvernement, qui est trop souvent exposé à voir s'évanouir des engagements contractés par des spéculateurs insolubles, que pour mettre les entrepreneurs sérieux à l'abri d'une concurrence aventureuse et déloyale. Il nous a paru que le cautionnement affecté aux conventions provisoires pourrait être fixé à 2 p. % du coût des travaux à entreprendre, sans dépasser toutefois la somme de 100.000 francs, mais qu'il ne devrait pas descendre au-dessous de 5 p. % pour les conventions définitives.

Des travaux d'utilité publique, auxquels se rattache naturellement, d'ailleurs un bénéfice pour les hommes qui s'en chargent, bénéfice qui compense le côté aléatoire de ces opérations, des travaux d'utilité publique, disons-nous, ne doivent jamais être confiés à la légère, à des mains trop faibles ou peu sûres. Le Gouvernement, les Chambres, le public et les industriels honnêtes ont tout à gagner à l'adoption de la règle que nous venons de tracer. Nous désirons, en outre, que le délai stipulé dans une convention provisoire, pour compléter le cautionnement, soit de six mois au plus, et ne puisse être prorogé que de trois mois, dans des circonstances extraordinaires. Un article dans ce sens sera ajouté au projet de loi que nous formulerons à la suite de ce rapport.

Nous eussions voulu n'avoir à nous prononcer que sur des projets de chemin de fer accompagnés de cahiers des charges et de conventions précises, afin d'étendre nos investigations aux détails comme à l'ensemble de chaque entreprise. Aussi avons-nous, dès le 15 mars dernier, prié M. le Ministre de nous communiquer le plus tôt possible le texte des arrangements qu'il jugerait utile de conclure avec l'industrie privée pour l'exécution de certaines lignes autorisées par le projet de loi. M. le Ministre nous a répondu qu'il lui serait très-agréable de pouvoir nous soumettre ces documents et de compléter ainsi son œuvre, mais que l'examen de plusieurs questions de détail n'était pas terminé, et qu'en conséquence il lui était impossible de nous transmettre des conclusions formelles en ce qui concernait les n° 2, 3, 4 et 5 de son projet de loi.

Dans cet état de choses nous devions, de deux choses l'une, ou ajourner une partie importante du projet de loi, et compromettre ainsi le succès du reste, ou admettre les lignes sans convention aussi bien que celles qui en sont déjà pourvues. C'est ce dernier parti que nous avons adopté et que nous vous proposons de prendre. On le justifie sans peine en faisant remarquer que maint chemin de fer a été voté de confiance, sous la seule garantie de la responsabilité ministérielle, que la fin prochaine de la session ne nous permet pas d'ajourner encore un vote impatientement attendu par des populations nombreuses, et que, d'ailleurs, il ne s'agit pas cette fois d'imposer au Trésor une charge quelconque. Nul doute que la prompte exécution des chemins de fer dont nous nous occupons, n'améliore de

plus en plus le revenu direct du railway de l'État, et n'augmente bientôt, d'une manière sensible, les revenus indirects du Trésor.

Nous avons pris encore une résolution générale qui doit être consignée dans ce rapport : nous avons pensé que le Gouvernement devait, dans toutes les conventions futures, se réserver la faculté de régler le droit de parcours, moyennant une équitable indemnité. L'avenir peut créer des circonstances encore imprévues où, au point de vue de l'intérêt public, il importerait au Gouvernement et aux compagnies d'user du droit de parcours sur des lignes indépendantes. Cette considération, dont la gravité est facilement sentie, engagera sans doute la Chambre à adopter l'avis de la section centrale.

L'art. 4^{er} du projet de loi (la concession Maertens et Dessigny) n'a rencontré aucune opposition ; il a réuni tous les suffrages dans toutes les sections, comme il les obtiendra sans doute dans la Chambre, à cause des intérêts considérables que satisfera la triple ligne de voies ferrées partant de Saint-Ghislain pour aboutir à Ath, à Audenarde et à Tournay.

Des membres ont fait observer toutefois que cette combinaison heureuse ne devait, en aucun cas, empêcher la construction d'autres chemins quelconques, notamment du railway projeté de Braine-le-Comte à Gand, par Sotteghem. Ils interprètent l'art. 55 du cahier des charges dans un sens absolu et rigoureux, disant que les concessionnaires sont dûment avertis dès aujourd'hui qu'une ligne dite rivale, celle de Sotteghem, par exemple, pourra être établie dès que la Législature jugera utile de la décréter, sans qu'ils aient jamais à produire de ce chef le moindre sujet de plainte. D'après ces honorables membres, ce serait créer une servitude nouvelle et injuste que d'interdire la construction de chemins de fer dans quelques parties du pays pour assurer la prospérité des autres, et les localités ou les spéculateurs qui acceptent la concurrence, pour des travaux dont l'utilité publique est reconnue, ne doivent pas faire les frais du privilège réclaté par d'autres contrées ou par d'autres entrepreneurs. Toutes les provinces, tous les districts, tous les cantons, toutes les communes ont un droit égal à la jouissance des communications perfectionnées, et l'équité naturelle ne permet pas à la Législature de les en dépouiller lorsque les conditions ordinaires sont remplies.

En vain prétendrait-on, ont ajouté ces honorables membres, que la défense de construire une ligne concurrente ne durerait que le temps nécessaire à l'achèvement de l'autre, en sorte que la situation privilégiée qui aurait attiré des capitaux craintifs leur serait enlevée dès qu'ils se trouveraient immobilisés ; une pareille conduite paraîtrait peu digne des grands pouvoirs de l'État, dont tous les actes doivent être marqués au coin de la loyauté la plus parfaite. Il faut donc que l'art. 55 du cahier des charges ne cache aucune équivoque ; il faut, en d'autres termes, que l'État puisse toujours user librement du droit qu'il se réserve d'autoriser l'établissement de voies quelconques, plus ou moins parallèles aux railway de Saint-Ghislain vers Gand, et que la Compagnie soit clairement avertie des éventualités permanentes auxquelles nous venons de faire allusion.

Ces considérations ont été approuvées par la majorité de la section centrale qui donne à l'art. 55 du cahier des charges un sens naturel, précis et sans réserve.

La section centrale a cru devoir se prononcer sur ce point à la suite d'une note communiquée par le Gouvernement, d'après laquelle la ligne de Saint-Ghislain

à Gand, par Leuze et Renaix excluerait une seconde ligne de Saint-Ghislain à Gand, par Ath et Sotteghem. Sans méconnaître les grands intérêts qui se rattachent à l'exécution du plan de M. Maertens, dont la prompte et heureuse réussite est l'objet de ses vœux, et sans se livrer à l'examen de combinaisons sur lesquelles on ne l'a pas appelée à se prononcer, la section centrale maintient dans toute sa plénitude le droit de l'État, défini par l'art. 53 du cahier des charges. Elle déclare, d'ailleurs, que le principe appliqué par elle à la concession sollicitée par M. Maertens, doit s'appliquer à tous les chemins de fer confiés à l'industrie privée. La liberté de la Législature n'aura ainsi d'autres limites que celles que tracera l'utilité publique. En effet, nous n'avons pas besoin de dire que l'État s'abstiendra toujours d'autoriser une concurrence qui ne serait pas réclamée par des intérêts généraux bien constatés. Ainsi comprise, la règle que nous formulons assure aux capitaux engagés dans les chemins de fer une protection raisonnable.

Nous abordons l'art. 2 du projet de loi, concernant le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtray, par Enghien et Renaix.

D'après la rédaction primitive de l'article, la commune des Aeren étaient l'aboutissant obligatoire de ce railway, dont le prolongement jusqu'à Courtray n'était qu'éventuel.

La section centrale a effacé la désignation des Aeren (laissant ainsi au Gouvernement la faculté de raccorder la ligne, soit à Lessines, soit aux Aeren, soit à Grammont, soit à un autre point de Dendre et Waes), et elle a rendu obligatoire le prolongement jusqu'à Courtray. Le Gouvernement a encore approuvé notre manière de voir à cet égard, et il n'a rien laissé à désirer à ceux de nos honorables collègues qui défendent plus particulièrement les intérêts du district de Courtray en annonçant la prochaine construction du canal de Bossuyt.

L'exécution d'une ligne de chemin de fer directe de Bruxelles à Louvain a paru nécessaire, urgente même, au double point de vue des intérêts du Trésor et du public. La concurrence faite au railway de l'État, par les compagnies qui exploitent les chemins de fer rectifiés se dirigeant de la France vers l'Allemagne, nous oblige de raccourcir et d'améliorer le trajet en transit par Bruxelles. D'autre part, les relations de la capitale avec Louvain et avec les autres localités de la ligne de l'Est sont assez importantes pour être favorisées par une diminution de parcours d'une vingtaine de kilomètres. La section centrale a donc émis à ce sujet un vote unanime. Mais elle n'a pas voulu trancher la question de savoir si l'État doit construire lui-même le tronçon de Louvain à Bruxelles ou charger de ce travail l'industrie privée. Cette réserve sera inscrite dans notre rédaction de l'art. 3 et la Chambre l'appréciera.

Quant au tracé, la section centrale s'est également abstenue, parce que les études du Gouvernement ne paraissent pas terminées et que l'une et l'autre direction proposées semblent offrir des avantages équivalents. Elle espère que le Gouvernement pourra s'expliquer à cet égard dans le cours de la discussion parlementaire.

Nous avons adopté à l'unanimité des voix, moins une abstention, la rédaction suivante de l'art. 4 :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder :

- » *A.* Un chemin de fer direct d'Anvers à Hasselt par Lierre, Aerschot et Diest ;
- » *B.* Un chemin de fer d'Hérenthals à Maeseyck ou Venloo par Bourg-Léopold, avec embranchement sur Diest :
- » *C.* Un chemin de fer de Malines à Heyst-op-den-Berg. »

Le complément naturel de cette proposition sera le chemin de fer de Louvain à Hérenthals par Aerschot, dont la concession a déjà été décrétée dans une de nos sessions antérieures.

Les diverses rectifications déjà opérées ou votées dans le réseau des chemins de fer belges (notamment de Bruxelles à Gand, de Bruxelles à Namur, d'Erquelinnes à Manage, de Louvain à Hérenthals) justifient l'établissement des lignes directes de Saint-Ghislain à Gand et d'Anvers à Hasselt vers Maestricht et Aix-la-Chapelle. Dans l'esprit de haute impartialité qui l'inspire, la Chambre ne refusera pas aux provinces d'Anvers et de Limbourg la faveur d'une économie de temps et d'argent, alors qu'elle l'a accordée à nos provinces du Midi et du Centre. Les relations de jour en jour plus importantes du port d'Anvers avec l'Allemagne réclament des communications moins coûteuses et mieux assurées. Un railway direct d'Anvers à Hasselt atteindrait ce but, et imprimerait un élan plus rapide aux progrès agricoles et industriels qui s'accomplissent dans la partie septentrionale de la Belgique.

Ces considérations nous semblent devoir dissiper les scrupules qui se sont manifestés, au point de vue des intérêts du Trésor public ; en effet, l'État n'a pas créé des chemins de fer à titre de ressource fiscale, du moins n'a-t-il jamais subordonné à cette pensée la satisfaction à donner aux besoins des relations sociales. Inspiré par des idées plus généreuses, il a voulu faciliter les rapports de toute espèce entre les diverses fractions de la grande famille belge, les unir par des liens étroits et assurer en même temps nos relations commerciales avec l'étranger. Tel a été l'objet de ses efforts et de ses sacrifices. Nous ne perdons certainement pas de vue, les ressources précieuses que l'État puise dans le revenu croissant de son chemin de fer, cette partie importante du domaine public : mais nous ne saurions consentir à ce que des localités intéressantes, qui ont contribué à la formation de ce capital, fussent deshéritées du bienfait des chemins de fer, et, pour ainsi dire, préventivement expropriées, afin d'épargner à l'État une concurrence dont les effets d'ailleurs sont controversés. Une justice absolue doit toujours inspirer le législateur ; or, il serait inique de condamner des districts entiers aux anciens systèmes de locomotion, quand d'autres districts possèdent des voies ferrées établies aux frais du Trésor, soit au moyen de l'exploitation par l'État, soit au moyen de la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Les nouvelles lignes qui font l'objet de ces remarques étant sollicitées sans charge pour le trésor public, et étant destinées, au contraire, à lui fournir des ressources indirectes et à faciliter singulièrement les opérations du commerce, nous les considérons comme tout à fait dignes d'être autorisées par la Législature.

Les avantages d'un chemin de fer direct d'Anvers à Hasselt, par Lierre et Diest, ont été maintes fois mis en lumière et sont généralement reconnus. Ceux qu'offrirait l'embranchement de Diest au camp ont été signalés par le Gouvernement lui-même, qui apprécie également l'utilité des relations à créer entre Heren-

thals et le Bas-Rhin, dans la direction de Gladbach et Dusseldorf. La ligne de Louvain à Herenthals, déjà votée par la Législature, n'a plus besoin d'être précisée. Nul doute qu'elle ne devienne un instrument précieux pour l'écoulement des produits du Midi et de l'Est de la Belgique, vers les frontières néerlandaises. Il ne nous reste donc qu'à justifier l'établissement du tronçon de Malines à Heyst-op-den-Berg, qui se lie étroitement aux projets que nous venons de définir. Ce tronçon ne favorisera pas seulement le commerce intéressant de la ville de Malines, avec le riche territoire qu'il traversera; il mettra les Flandres en rapport direct avec la Campine, et apportera ainsi au chemin de fer de l'État un affluent notable. Ajoutons que cette voie de 16 kilomètres environ, n'est combattue par personne, puisqu'elle sert tous les intérêts sans en blesser aucun.

Le membre qui s'est abstenu de se prononcer sur l'art. 4 de notre projet de loi, s'est plaint des encouragements accordés au transit par le port d'Anvers, alors que les autres ports de Belgique ne jouissent d'aucun avantage analogue, et que, en attirant les marchandises dans l'Escaut, on impose à l'État le remboursement d'un droit de péage de fr. 5-17 par tonneau, droit perçu au profit de la Néerlande. Ce membre ne s'oppose pas à ce remboursement mais il voudrait voir réduire le tarif du chemin de fer d'Ostende à Verviers d'au moins 50 centimes par 100 kilogrammes; il fait observer que les transports à grande distance coûtent relativement moins cher que les expéditions à courte distance, et que la réduction qui serait accordée au port d'Ostende en compensation du péage de l'Escaut serait une sorte de prime payée au commerce belge et non à l'étranger.

Plusieurs membres, au contraire, proclament la nécessité qu'il y a pour notre commerce de transit d'établir une nouvelle voie de communication vers l'Allemagne.

Des efforts continnels s'organisent de tous côtés pour nous ravir le bénéfice de notre position géographique. Plusieurs faits graves qui se sont récemment produits, nous commandent de veiller avec une sollicitude incessante sur nos relations commerciales avec l'Allemagne.

Nous citerons entr'autres la réduction considérable que les compagnies françaises ont opérée sur leur prix de transport par chemin de fer, et qui, dans certains cas annule complètement pour nous la faveur de la plus courte distance; l'achat par la Compagnie du Nord du chemin de fer de Namur à Liège qui, combiné avec la baisse des tarifs, assure à la France un avantage important pour le transit rhénan à travers notre propre territoire; l'affranchissement des voies fluviales néerlandaises qui a permis à la Hollande de réduire de moitié le fret de Rotterdam à Cologne, lequel n'est plus ainsi que d'environ 8 francs par tonneau, soit moins de la moitié du prix de transport par le chemin de fer d'Anvers à la même destination; enfin, plus récemment, la convention conclue entre la ville de Brême et le Zollverein, aux termes de laquelle un entrepôt spécial du Zollverein, avec ses douaniers, est établi à Brême, et le territoire de cette ville libre se trouve enclavé dans l'union allemande qui s'adjoint ainsi un port important dont la concurrence peut devenir redoutable pour la place d'Anvers.

Il est donc urgent, non-seulement d'imprimer une grande régularité à nos voies de communications avec l'Allemagne, mais encore d'en créer de plus courtes et de plus économiques.

Le maintien de l'état actuel des choses précipiterait le mouvement de décadence qui, depuis quelques années déjà, se fait remarquer dans nos transports en destination du Rhin.

Ainsi, avant 1850, des quantités considérables de sucres, de cuirs, de manufactures anglaises, prenaient de préférence la voie d'Anvers pour le transit vers l'Allemagne; depuis cette époque Rotterdam d'une part, et Boulogne et Calais de l'autre, nous ont enlevé la plus grande partie de ce commerce important. Il faut le ramener en Belgique, et nous en possédons incontestablement les moyens, car nous sommes dans la position la plus favorable quant au trajet à parcourir.

Ces considérations sommaires expliquent et justifient assez la détermination prise par la section centrale.

La cession provisoire du railway de Lierre à Contich à une Compagnie, ne saurait contrarier en rien notre vote sur l'établissement d'une voie directe d'Anvers à Lierre, car nous nous sommes réservé à cet égard une entière liberté d'action. Si nous adoptons la ligne directe, la Compagnie de Lierre à Turnhout, pourra user du droit de résiliation qu'elle possède, sans avoir rien à réclamer de ce chef. C'est dans ce sens que la majorité de la Chambre s'est prononcée, c'est dans ce sens que la section centrale a unanimement envisagé la question. La position est très-nette et nous n'avons pas à nous préoccuper le moins du monde des convenances particulières de la Compagnie de Lierre à Turnhout.

Notre devoir est de faire remarquer à la Chambre, que les divers chemins de fer, mentionnés à l'art. 4, et qui se rattachent tous, dans une certaine mesure aux lignes directes de Bruxelles au Camp et d'Anvers à Hasselt, sont appuyées par des pétitions très-nombreuses, émanant des habitants les plus considérables des villes d'Anvers, Lierre, Malines, Louvain, Turnhout, Herenthals, Diest et Aerschot; une foule de communes rurales les ont également sollicités avec instance, tant il est vrai de dire que l'heureuse influence exercée par les transports à vapeur, sur le développement de la prospérité publique est désormais comprise dans les communes les plus isolées.

Toutes les pétitions transmises à la section centrale ont été analysées et classées et seront déposées sur le bureau pendant la discussion du projet de loi. Nous y avons joint diverses explications que le Gouvernement nous a fournies. Ceux de nos honorables collègues qui trouveront ce rapport trop sommaire, puiseront dans ces divers documents, trop volumineux pour être imprimés, des éléments d'appréciation plus complets.

Les chemins de fer de Mariembourg à Chimay et de Blankenberghe à Bruges, faisant l'objet des art. 6 et 7 du projet de loi, n'ont soulevé aucune opposition. A cet égard encore la section centrale a pu émettre un vote unanime.

Elle a accueilli de même le vœu exprimé par trois de ses membres, de voir l'arrondissement de Tongres, relié enfin au système des voies ferrées, et, écoutant avec intérêt les explications ultérieures qui lui ont été fournies, elle a été conduite à inscrire dans le projet de loi un chemin de fer de Bilsen à Tongres, aboutissant à la station de Guillemins à Liège. Ce projet, dont l'examen approfondi semble aujourd'hui achevé, peut être considéré, d'après votre section centrale, comme le complément naturel de la ligne d'Hasselt à Anvers. Un membre.

toutefois, n'a approuvé cette concession que sous la réserve formelle que l'exploitation en aurait lieu aux risques de la compagnie.

La section centrale a étudié diverses autres lignes qui lui ont été proposées, et elle a approuvé unanimement la construction des chemins de fer sollicités de Termonde à Saint-Nicoles, de Lokeren vers l'Escaut, de Mariemont à Marchiennes et du Bassin du Centre à Charleroy, par Fontaine-l'Évêque, avec prolongement vers Masnuy-Saint-Pierre. Les documents qu'elle a consultés à ce sujet, et qui seront déposés sur le bureau de la Chambre, lui semblent justifier pleinement les vœux qu'elle a cru devoir émettre.

Terminons par une observation générale, qu'un examen attentif des grands intérêts engagés dans ce projet de loi, nous porte à recommander à l'attention toute particulière de la Chambre. L'ajournement de l'ensemble, ou même d'une partie essentielle de ce projet de loi contrarierait vivement des populations impatientes et compromettrait peut-être l'œuvre dont l'exécution leur semble promise. Les nouvelles voies sont étudiées, la plupart sont sollicitées depuis longtemps. Les capitaux sont prêts, ils attendent une destination immédiate, les opinions du Gouvernement ont pu se former d'une manière précise, les classes ouvrières aspirent au travail que tant de millions vont leur procurer, la campagne où nous entrons peut être utilisée encore, en un mot, l'urgence d'une solution est généralement sentie. En prenant une décision favorable, avant la fin de la session, la Chambre n'essuiera certes pas le reproche d'avoir fait de sa souveraineté un trop prompt usage, car tous les projets qui lui sont soumis datent de loin, plusieurs d'une douzaine d'années, tous ont mûri au soleil de la discussion publique, tous ont été sanctionnés par l'opinion nationale, tous offrent un caractère d'incontestable utilité, et la Législature et le Gouvernement auront acquis de nouveaux droits à la reconnaissance des populations.

Le rapporteur,

COOMANS.

Le président,

J. G. DE NAEYER.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

Aux sieurs P. A. Maertens, banquier, à Bruxelles, et V. Dessigny, banquier, à Mons, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges ci-annexés, la construction et l'exploitation de trois lignes de chemin de fer, ayant leur origine au chemin de fer de l'État à Saint-Ghislain, et aboutissant, la première, à la station d'Ath, commune aux chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Dendre et Waes ; la seconde, à la station d'Audenarde du chemin de fer d'Audenarde vers Gand, en passant par Leuze et Renaix ; la troisième, à la station de Tournay, commune au railway de l'État et à celui de Tournay à Jurbise, en passant par Peruwelz.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, à des conditions semblables à celles de la convention et du cahier des charges prémentionnés, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer partant de la station de Braine-le-Comte du railway de l'État, et aboutissant au railway de Dendre et Waes, en passant par Enghien, avec prolongement jusqu'à Courtray.

ART. 3.

Le Gouvernement pourra construire ou faire construire d'après un projet et un cahier des charges à arrêter par lui, un chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, dont l'exploitation se fera par l'État.

ART. 4.

Le Gouvernement pourra concéder, sous des conditions qu'il déterminera : A. Un chemin de fer direct d'Anvers à Hasselt, par Lierre, Aerschot et Diest ; B. Un chemin de fer d'Herenthals à Maeseck ou Venloo, par Bourg-Léopold, avec embranchement sur Diest ; C. Un chemin de fer de Malines à Heyst-op-den-Berg.

ART. 5.

Le Gouvernement pourra concéder, sous des conditions qu'il déterminera, un chemin de fer de Bilsen par Tongres, aboutissant à la station des Guillemins, à Liège.

ART. 6.

Le Gouvernement pourra concéder, à des conditions semblables à celles dont il est question à l'art. 1^{er}, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Mariembourg à Chîmay, avec prolongement éventuel jusqu'à la frontière de France.

ART. 7.

Le Gouvernement pourra concéder, aux sieurs Sedille et C^o, à Bruxelles, la construction et l'exploitation, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges ci-annexés, d'un chemin de fer de Blankenberghe vers la station du chemin de fer de l'Etat à Bruges.

ART. 8.

Toute concession de chemin de fer sera précédée du dépôt d'un cautionnement, lequel sera de 100,000 francs, pour les conventions provisoires et de 5 p. % du coût des travaux à exécuter, pour les conventions définitives.

Le délai stipulé dans une convention provisoire, pour compléter le cautionnement de 5 p. %, sera de six mois au plus, et ne pourra être prorogé que de trois mois, dans des circonstances extraordinaires.

ART. 9.

Dans toute concession de chemin de fer, le Gouvernement se réservera la faculté de régler le droit de parcours, moyennant une indemnité équitable.
