

(1)

(N° 86.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 JANVIER 1873.

Traité conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 13 janvier 1873, pour régler le passage du chemin de fer d'Anvers à Gladbach sur le territoire du Limbourg. — Crédit extraordinaire de 18,800,000 francs au budget de la dette publique de l'exercice 1873, pour le remboursement de la rente de 400,000 florins des Pays-Bas, inscrite en vertu du traité du 5 novembre 1842.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Une négociation dont l'origine remonte à une époque déjà éloignée a été close par le traité conclu à Bruxelles, le 13 janvier 1873, entre la Belgique et les Pays-Bas.

Notre réseau de chemins de fer se rattache par douze voies aux lignes françaises, non compris les raccordements décrétés ou en construction; du côté de notre frontière du Nord, six voies nous relient à Terneuzen, Rotterdam, Tilbourg, Eindhoven, Maestricht; mais à l'Est, pour nos relations avec l'Allemagne, nous n'avons encore que la ligne du Luxembourg et les trois voies qui convergent à Aix-la-Chapelle, l'une par Liège et Verviers, l'autre par Hasselt et Maestricht, la troisième par Bleyberg.

De ce fait ressort l'utilité qu'offre pour nous la création d'une ligne directe vers le groupe si important de Dusseldorf-Elberfeld et du Bassin de la Ruhr, où le réseau allemand est à mailles si serrées et où viennent se réunir et s'entre-croiser les grandes lignes de toute l'Allemagne du Nord.

Pour être directe, la voie nouvelle doit se souder au réseau allemand à ou près de Gladbach et traverser par conséquent, mais sur une faible étendue, le territoire du duché de Limbourg.

L'art. 12 du traité du 19 avril 1839, précisément à raison de la configuration des territoires dont il réglait la séparation, avait réservé à la Belgique une issue directe vers cette partie de l'Allemagne en empruntant le territoire néerlandais;

le texte de l'article portant seulement les mots : *roule ou canal*, Lord Palmerston, pour prévenir le doute, avait eu soin de faire reconnaître que ce pouvait être une communication par chemin de fer. Mais, à cette époque, les chemins de fer étaient encore dans l'enfance; nul ne pouvait prévoir le gigantesque effort que la génération actuelle ferait dans toute l'Europe pour la création de ces voies. Le mouvement qu'elles feraient naître, les besoins qu'elles seraient appelées à satisfaire étaient à peine soupçonnés ou entrevus. La réserve faite en 1839 s'appliquait au passage par le canton de Sittard. Or, ce n'est pas là, d'après la texture du réseau allemand, que nous avons intérêt à passer; c'est par Ruremonde.

À diverses reprises, la Belgique fit sonder à ce sujet les dispositions du cabinet de la Haye. En 1857, particulièrement, alors qu'on négociait le traité de commerce du 27 octobre de cette année, la question du chemin de fer passant par le duché de Limbourg fut l'objet de pourparlers très-actifs, mais qui n'aboutirent point. En réalité, le Gouvernement belge ne demandait pas un droit nouveau, mais un simple changement d'application du droit résultant du traité de 1839. Il ne rencontra jamais de refus absolu, nous nous plaisons à le reconnaître; le principe fut même admis en 1868, à la suite de nouvelles démarches; mais l'on ne parvint pas, malgré des efforts continués pendant plusieurs années, à établir l'accord de manière qu'une solution positive fût réalisée.

Le cabinet actuel reprit activement cette négociation; il lui parut qu'après tant d'infructueuses tentatives, il fallait, pour aboutir enfin, s'attacher à introduire dans le débat un élément nouveau, l'idée d'une compensation, de telle sorte que le traité à intervenir offrît aux deux parties certains avantages.

Il obtint d'abord qu'au lieu de continuer la correspondance entre les chancelleries des deux pays, des conférences en quelque sorte officieuses s'ouvriraient à Bruxelles. Dans ces pourparlers, il indiqua une combinaison qui reposait sur le principe de la compensation, mais qui ne fut pas agréée. À son tour, le cabinet de la Haye fit indiquer, comme base acceptée par lui, la capitalisation de la rente perpétuelle et inaliénable inscrite à son profit sur le Grand-Livre de la Belgique, en vertu du n° 1^{er} de l'art. 63 du traité du 5 novembre 1842.

Le traité du 19 avril 1839, en réglant les bases de la séparation des territoires et de la communauté d'intérêts qui avait existé de 1815 à 1830, mettait à la charge de la Belgique, pour sa part de la dette publique du royaume des Pays-Bas, cinq millions de florins de rentes. Il assurait à la Belgique certains avantages de navigation et de commerce. Le traité du 5 novembre 1842, conclu directement entre la Belgique et la Néerlande, sans l'intervention de la conférence de Londres, forma le complément du traité de 1839, et contient toutes les mesures essentielles d'application de ses bases.

L'art. 63 relatif au transfert des cinq millions de florins, en rentes mises à la charge de la Belgique, impute en premier lieu, à valoir sur cette somme, « une » rente globale et inaliénable de 400,000 florins des Pays-Bas à inscrire au profit » du Gouvernement néerlandais, avec jouissance du 1^{er} janvier 1843, ladite » rente représentant le prix des avantages de navigation et de commerce assurés » à la Belgique par le traité du 19 avril 1839. »

Difficilement acceptée à l'origine, cette clause, qui paraissait exiger ainsi une garantie matérielle de l'exécution d'engagements internationaux, fut signalée

depuis lors, à diverses reprises, chez nos voisins du Nord, comme une acte de défiance blessante, et pour ainsi dire, comme un grief.

Lorsque la proposition a été faite d'introduire dans la négociation la révision de cette partie de l'art. 63 du traité de 1842, le Gouvernement belge avait à examiner si les motifs qui l'avaient déterminé à insister à cette époque sur l'inaliénabilité de la rente inscrite existaient encore aujourd'hui, et si quelque grave raison d'intérêt national pouvait justifier de notre part un refus sur ce point. Le temps a effacé jusqu'au souvenir d'anciens dissentiments ; entre les deux pays existent les relations politiques les plus amicales ; leurs rapports commerciaux se sont multipliés et étendus ; l'un et l'autre ont adopté largement un système économique libéral, qui exclut les idées de protection, de restriction ou de monopoles ; ce qui semblait être un privilège, en 1839, est en quelque sorte devenu le droit commun ; le péage de l'Escaut, qui semblait aussi être le signe et la condition de sa liberté, a été racheté par capitalisation. Enfin, depuis trente ans, la Belgique n'a pu se rappeler qu'une seule fois, mais sans en user, que cette garantie matérielle existait.

Ces raisons et surtout le désir de resserrer encore les liens qui unissent les deux nations, nous ont déterminés à accepter en principe la capitalisation de la rente de 400,000 florins, comme base de compensation.

Nous ne nous sommes pas dissimulé que, même en dehors des considérations politiques, c'est pour les Pays-Bas un avantage financier très-grand de recevoir, au lieu d'une rente inscrite, inaliénable à perpétuité, un capital disponible et réalisé.

Le principe admis, il restait à s'entendre sur le mode et sur les conditions.

La crise ministérielle, survenue dans les Pays-Bas, après la mort d'un de ses hommes d'État les plus éminents, interrompit pendant assez longtemps les négociations engagées. Dès qu'elles purent être reprises, nous offrîmes le mode de règlement le plus simple, le paiement d'une somme à convenir.

Ce mode fut accepté sous le bénéfice de la déclaration faite, que les Pays-Bas ne pouvaient consentir à une réduction, ni encourir de perte sur une créance à la charge d'un aussi bon débiteur que la Belgique, et qu'en conséquence, la somme à payer devrait être suffisante pour permettre le rachat de 400,000 florins de rente en fonds publics néerlandais.

La différence des cours des fonds publics des deux pays rendait possible une combinaison réciproquement avantageuse. Après de longs débats, nous avons consenti à stipuler le paiement de 8,900,000 florins, soit au comptant, soit aux termes que le Gouvernement des Pays-Bas préférerait. La cote des fonds néerlandais offrait déjà une certaine marge à l'époque où cet accord s'est établi ; plus récemment l'écart s'est encore augmenté quelque peu, de sorte que l'opération laisse des chances d'un certain bénéfice ; mais, d'autre part, le cours de nos fonds nationaux étant notamment plus élevé que celui des valeurs néerlandaises, nous pouvons faire une économie sur la réalisation du capital à payer. Les intérêts des deux parties obtiennent ainsi une juste satisfaction.

Les termes de paiement ont été fixés ainsi qu'il suit : un quart à bref délai après les ratifications du traité, les trois quarts restants de trois en trois mois,

avec décompte à chaque échéance de la partie de la rente de 400,000 florins qui sera due.

La situation de nos finances et l'état de notre encaisse permettraient d'opérer ces paiements sans recourir à de nouveaux moyens de trésorerie ; toutefois, par mesure de prudence, nous demandons l'autorisation de couvrir au besoin cette dépense par la création d'une dette provisoire qui serait ultérieurement consolidée.

La capitalisation de la rente de 400,000 florins n'a d'autre but ou d'autre effet que de changer le mode de paiement de la dette reconnue par le traité de 1842 ; il y a novation seulement sous ce rapport : les avantages de navigation et de commerce assurés à la Belgique aux termes du traité de 1839 lui demeurent acquis. Afin de ne pas laisser place au moindre doute, l'art. 2 pose ce principe en termes exprès.

Le traité contient (art. 3) une autre concession en faveur des Pays-Bas, concession à laquelle ils ont toujours attaché un grand prix.

En vertu de la convention du 12 mai 1863, les eaux-de-vie néerlandaises sont frappées à l'entrée en Belgique d'une surtaxe de 5 francs par hectolitre à 50 degrés Gay Lussac, relativement aux alcools d'autres provenances.

D'après les méthodes de travail autorisées et généralement suivies dans ce pays, la fabrication des alcools se fait dans des conditions meilleures qu'en Belgique.

La production de la levûre est, pour les distilleries des Pays-Bas, la source d'un bénéfice additionnel. Néanmoins, à diverses reprises, et notamment lorsque les droits d'accise ont été augmentés, l'abolition de ce droit différentiel a été vivement réclamée par le Gouvernement néerlandais.

Par le projet de loi relatif aux denrées alimentaires déposé le 28 novembre 1871 ⁽¹⁾, mon honorable prédécesseur demandait l'autorisation d'abolir la surtaxe. Si la section centrale a fait mauvais accueil à cette proposition, c'est sans doute, indépendamment du motif qu'elle indique, parce que la concession modifiant le traité commercial de 1863, paraissait pouvoir être faite à titre gratuit ou du moins sans compensation immédiatement acquise. Il n'en peut être de même lorsque la suppression de la surtaxe est l'un des éléments à mettre dans la balance des avantages réciproques qui constituent le traité du 15 janvier 1873.

Le Gouvernement ne croit pas que, dans l'état actuel de notre industrie, le maintien de ce dernier droit différentiel soit indispensable ; l'abolition améliore assurément, au profit des distillateurs néerlandais, les conditions de la concurrence ; mais il ne faut pas s'exagérer les conséquences probables de ce fait.

Nous n'avons consenti que vers la fin des négociations, à insérer dans le traité cette modification apportée à la convention de 1863, au lieu de la reproduire dans le projet sur les eaux-de-vie, comme nous eussions été amenés à le faire, si ce traité avait été conclu et ratifié.

Les dispositions qui suivent (art. 4, 5 et 6) ont pour objet de régler, afin de prévenir toute difficulté d'exécution, les questions principales relatives à la

⁽¹⁾ Documents parlementaires, session de 1871-1872, n° 13, p. 8, et n° 128, p. 10.

concession, à la construction et à l'exploitation de la partie de la ligne qui traverse le territoire du duché de Limbourg.

La Compagnie du Nord de la Belgique est déclarée concessionnaire ; elle s'oblige à construire et à exploiter le chemin elle-même ou par le Grand-Central belge. Le tracé est décrit. Le droit de parcours et l'usage en commun sont définis. Le droit d'expropriation est conféré au concessionnaire. Le cahier des charges de la ligne de Turnhout à Tilbourg (section néerlandaise) est rendu applicable. Le régime du transit est fixé.

Par la force des choses, dans la situation donnée, le Gouvernement belge avait à stipuler pour un tiers, car il ne pouvait évidemment vouloir construire et exploiter, sur un territoire étranger, une ligne ne se rattachant même en aucun point au réseau de l'État. L'acceptation de ce tiers a été constatée par une déclaration dans laquelle les art. 4, 5 et 6 du traité sont textuellement reproduits et qui se termine ainsi : « La Compagnie du Nord de la Belgique déclare » accepter toutes et chacune de ces stipulations, comme si elle-même était partie » intervenante au traité, et s'engage à exécuter toutes les obligations qui en » dérivent, à l'entière décharge du Gouvernement belge. »

La plupart de ces dispositions n'exigent aucun commentaire ; elles assurent l'exécution, sans difficultés ni retards, de la partie néerlandaise du chemin d'Anvers à Gladbach et garantissent nos intérêts nationaux, tout en paraissant ne stipuler qu'au profit du concessionnaire.

La description du tracé pour la section située sur le territoire du duché de Limbourg jusqu'à la frontière prussienne fait l'objet du § 3 de l'art. 5 ; elle est claire et précise.

Pour la section prussienne, rien n'est et ne pouvait être préjugé dans le présent traité. La puissante Compagnie du Bergish-Märkish en est concessionnaire provisoire ; elle a terminé les études du projet. Une entente complète s'est établie entre elle et le concessionnaire de la section située en Belgique ; maintes fois elle a témoigné son vif désir de voir lever les obstacles qui s'opposaient à l'exécution de la ligne, de pouvoir dès lors obtenir la concession définitive et mettre la main à l'œuvre. Il est à notre connaissance que le Gouvernement de S. M. l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, accepte ce résultat avec la plus vive satisfaction et qu'il prendra sans retard les mesures nécessaires pour s'entendre sur la direction de la ligne.

Le prolongement sur le territoire prussien, complément nécessaire des concessions belge et néerlandaise, est donc assuré et la condition suspensive écrite dans l'art. 18 de l'acte de concession du 21 septembre 1869 se trouvera entièrement accomplie.

Il n'est pas inutile de rappeler quelques faits en ce qui concerne la partie belge de la ligne d'Anvers-Gladbach.

En accordant la concession du chemin de fer d'Anvers à Hasselt par l'arrêté royal du 9 janvier 1863, pris en vertu du n° 1 A de la loi du 12 août 1862, le Ministre des Travaux Publics reconnut à la Compagnie du Nord de la Belgique un droit de préférence pour l'exécution de la ligne d'Anvers à Gladbach, considérée alors comme pouvant être concurrente de celle d'Anvers à Hasselt.

L'art. 2 de la loi du 31 mai 1863 porte : « Le Gouvernement est autorisé à

- » concéder, aux clauses et conditions ordinaires : A un chemin de fer d'Anvers
- » à la frontière du duché de Limbourg, devant se prolonger jusqu'à Dusseldorf.
- » L'origine de cette ligne ne pourra être éventuellement fixée à Herenthals
- » que sous la condition que l'allongement de parcours à résulter, entre Herenthals
- » et Anvers, de l'admission de ce point de départ, sera négligé dans l'application
- » des tarifs. »

Bien que les démarches du Gouvernement et de la Compagnie concessionnaire auprès du cabinet de la Haye n'eussent pas abouti à un résultat positif, la concession provisoire fut donnée en vertu de l'autorisation législative de 1863, par arrêté du 29 septembre 1869. (*Moniteur* du 14 octobre 1869, n° 287.) L'art. 18 de la convention approuvée par cet arrêté est ainsi conçu : « La pré-

- » sente convention ne sortira ses effets que pour autant que la société contrac-
- » tante de deuxième part obtienne la concession de la partie du chemin de fer
- » d'Anvers à Gladbach, à construire sur les territoires du duché de Limbourg
- » et de la Prusse.
- » Si cette concession n'est pas accordée dans le délai de deux ans à partir de
- » la date de la présente convention, celle-ci sera considérée comme nulle et non
- » avenue et le cautionnement provisoire de 100,000 francs déposé sera restitué.
- » Dans ce cas néanmoins, la Société conservera pour l'avenir, à conditions
- » égales, la préférence qui lui a été assurée.

- » La Société contractante de deuxième part devra justifier, dans un délai de
- » six mois, avoir fait les diligences nécessaires auprès des gouvernements des
- » Pays-Bas et de Prusse pour l'obtention de la concession dans ces pays.

- » La Société rendra compte de ses démarches tous les trois mois.

- » Le Gouvernement belge se réserve le droit d'intervenir dans ces négociations
- » aux fins d'en presser la solution.

- » Le délai ci-dessus pourra être prorogé de commun accord. En ce qui
- » concerne le duché de Limbourg, la concession ne sera censée obtenue que
- » par la promulgation de la loi reconnaissant l'utilité publique du chemin de fer
- » et autorisant la Société à faire les expropriations nécessaires à sa construc-
- » tion. »

Cette fois encore, le délai de deux ans expira sans que les difficultés eussent disparu. La Société demanda, le 29 janvier 1872, une prorogation qui lui fut accordée par arrêté royal du 13 février suivant. Sa lettre et l'arrêté royal de prorogation sont annexés au présent exposé. Nous publions ces pièces parce qu'elles démentent catégoriquement les accusations d'inertie et de mauvais vouloir qui, malgré l'évidence, n'ont cessé de se reproduire. (Annexe n° II.)

Ainsi, dès que le traité du 13 janvier courant sera ratifié et publié, la concession des sections belge et néerlandaise sera définitive de plein droit, et la Société qui sollicite si vivement l'autorisation de commencer les travaux mettra la main à l'œuvre.

Aucun doute n'est possible à cet égard.

Le tracé de la partie située sur le territoire belge est celui-ci. Herenthals est le point de départ, mais la tarification entre Anvers et ce point doit être faite d'après la distance mesurée à vol d'oiseau (30 kilomètres). De là, la ligne s'infléchit pour passer au nord de Gheel et par une seule droite, cotoyant l'aggloméra-

tion de Moll, va se raccorder à la ligne de Hasselt à Eindhoven, dans la station de Neerpelt. A la sortie de cette station, elle franchit le canal de la Campine et se dirige vers la frontière du duché de Limbourg, qu'elle atteint un peu au sud et au delà de Hamont (Belgique). Il a fallu admettre ce tracé pour concilier les convenances des deux pays. Au point de vue exclusif de la Belgique, mieux eût valu sans nul doute tracer la ligne plus directement sur Ruremonde, en passant par Brée, pour n'atteindre le territoire étranger qu'à Neeritter. C'est à regret que nous avons consenti à la direction par Weert. Si elle ne satisfait pas complètement à tous les intérêts belges, du moins plusieurs communes des plus peuplées de la Campine, Gheel, Moll, Lommel, seront reliées au réseau belge par la ligne nouvelle.

En résumé, le traité du 13 janvier 1873 assure aux Pays-Bas deux avantages importants : la disponibilité d'un capital de 8,900,000 florins jusqu'à présent inaliénable en vertu d'une clause qui paraissait froisser le sentiment national, et la suppression de la surtaxe à l'importation des eaux-de-vie néerlandaises.

La Belgique s'assure le règlement définitif du mode et des conditions du passage de la ligne de chemin de fer d'Anvers à Gladbach-Dusseldorf par le territoire du duché de Limbourg.

L'importance et la valeur de cette ligne ont été quelquefois surfaites : il ne faut pas s'en étonner ; les intérêts, surtout lorsqu'un peu de passion s'y mêle, sont impatients de leur nature et portés à l'exagération ; ils ne voient pas les obstacles qui s'opposent à l'accomplissement de leurs désirs ; le Gouvernement devient coupable de ne point décréter et faire exécuter immédiatement un chemin de fer sur territoire néerlandais et prussien. La part de ces entraînements momentanés de l'opinion étant déduite, on peut dire que la ligne d'Anvers à Gladbach offre une utilité réelle pour nos relations avec l'Allemagne et que l'intérêt de l'Allemagne est égal au nôtre.

La Chambre, si elle pense que le lot des Pays-Bas, dans cette transaction internationale, est le meilleur, nous tiendra compte sans doute et de nos efforts et des difficultés que nous avons à surmonter.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
D'ASPREMONT-LYNDEN.

Le Ministre des Finances,
J. MALOU.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Affaires Étrangères
et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera, e
Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi
dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le traité conclu à Bruxelles, le 13 janvier 1873, entre la
Belgique et les Pays-Bas, sortira son plein et entier effet.

ART. 2.

Il est ouvert au budget de la dette publique, exercice 1873,
un crédit extraordinaire de dix-huit millions huit cent mille
francs (fr. 18,800,000), pour le remboursement de la rente
de 400,000 florins des Pays-Bas, inscrite en vertu de
l'art. 63 n° 1° du traité du 5 novembre 1842, et pour les
frais accessoires de cette opération.

Ce crédit sera couvert par les ressources ordinaires et, au
besoin, par une émission de bons du Trésor.

Les bons du Trésor pourront être émis à des échéances
diverses, sans que l'échéance la plus longue dépasse cinq ans.

Donné à Lacken, le 14 janvier 1873.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

C^e D'ASPREMONT-LYNDEN.

Le Ministre des Finances,

J. MAIOU.

ANNEXES.

ANNEXE N° I.

Traité du 13 janvier 1873.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, s'étant trouvés d'accord pour changer le mode de paiement de la dette mentionnée au n° 1^o de l'art. 63 du traité du 5 novembre 1842, pour modifier l'art 3 de la convention du 12 mai 1863 en ce qui concerne les eaux-de-vie néerlandaises et pour régler en même temps le passage à travers le duché de Limbourg d'un chemin de fer se dirigeant d'Anvers vers l'Allemagne, ont résolu de conclure une convention dans ce triple but et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le sieur Guillaume, B.-F.-C., comte d'Aspremont-Lynden, officier de l'ordre de Léopold, commandeur de l'ordre de la Branche-Ernestine de la maison de Saxe, grand'croix des ordres de l'Aigle Blanc et de Charles III, etc., etc., etc., membre du Sénat et son Ministre des Affaires Étrangères;

Et le sieur Jules, E.-X., Malou, commandeur de l'ordre de Léopold, grand'croix des ordres de Saint-Janvier et de Charles III, membre du Sénat, son Ministre d'État et Ministre des Finances.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, le sieur Jean Guillaume Van Lansberge, chevalier de l'ordredu Lion Néerlandais, officier de l'ordre de Léopold, grand'croix de l'ordre de François-Joseph, etc., etc., etc., son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges;

Lesquels après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :-

« ART. 1^{er}. La rente globale et inaliénable de 400,000 florins inscrite au profit du Gouvernement néerlandais, en vertu du n° 1^o de l'art. 63 du traité du 5 novembre 1842, sera éteinte moyennant le paiement d'une somme de 8,900,000 florins des Pays-Bas, que la Belgique s'oblige à remettre à Amsterdam au gouvernement néerlandais.

» Ce paiement sera effectué en quatre termes égaux, de trois en trois mois, dont le premier sera soldé dans la quinzaine de la ratification de la présente convention.

» Le décompte de la partie de la rente encore due sera réglé à chaque paiement.

» ART. 2. Le n° 1^o de l'art. 63 du traité du 5 novembre 1842 est abrogé.

» Néanmoins, les avantages de navigation et de commerce stipulés par le traité du 19 avril 1839 restent assurés à la Belgique.

» ART. 3. L'art. 3 de la convention du 12 mai 1863 est modifié en ce sens que la surtaxe établie sur les eaux-de-vie néerlandaises est supprimée.

» ART. 4. La Compagnie du Nord de la Belgique, concessionnaire de la partie belge du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, est déclarée et reconnue, par le Gouvernement des Pays-Bas, concessionnaire de la section de cette même ligne qui est située sur le territoire du duché de Limbourg.

» Cette section sera construite et exploitée par la Compagnie du Nord de la Belgique ou par le Grand-Central Belge, sans charge aucune pour le Gouvernement des Pays-Bas, et sans préjudice de ses droits de souveraineté sur le territoire traversé. L'exploitation n'en pourra être cédée sans le consentement du Gouvernement des Pays-Bas.

» La ligne entrera sur le territoire du duché de Limbourg en passant au sud de Hamont (Belgique); elle se dirigera vers Weert, passera au sud de cette localité, ainsi que de Haalen, franchira la Meuse sur un pont fixe dans la partie droite, en amont du coude de Buggenum, entre les bornes 83 et 84, rejoindra la ligne de Maastricht à Venloo au nord de la station de Ruremonde, suivra une partie de cette ligne, et s'en détachera au sud de ladite station, pour aller rejoindre la frontière de Prusse, dans la direction à régler avec le gouvernement de l'empire allemand.

» Dans le cas où le pont sur la Meuse et une partie de la susdite section seraient assignés pour service commun avec d'autres entreprises de chemins de fer, le Gouvernement des Pays-Bas se réserve la faculté de prescrire les conditions qu'il jugera nécessaires et équitables, tant pour l'exécution du service commun et l'installation des voies et travaux, que pour la répartition des frais de construction et d'exploitation entre la Société et ces entreprises.

» La station de Ruremonde pourra être rendue commune à la société exploitant la ligne d'Anvers à la frontière de Prusse, moyennant les conditions d'usage.

» La Compagnie du Nord de la Belgique aura le droit d'exproprier; en se conformant aux lois qui régissent l'expropriation, les immeubles et terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, de ses stations et dépendances.

» ART. 5. Le cahier des charges du 4 novembre 1864, imposé à la Compagnie du Nord de la Belgique pour la section néerlandaise de la ligne de Turnhout à Tilbourg, sera, dans ses conditions générales, appliqué à la partie néerlandaise du chemin de fer d'Anvers à Gladbach; toutefois, le maximum des inclinaisons pourra être porté à dix à mille.

» ART. 6. Les trains de voyageurs et de marchandises, quelle que soit leur destination, seront admis et traités de part et d'autre d'après le régime le plus favorable, accordé par les lois, arrêtés et instructions douanières de chaque État, dans le même cas, à tout autre chemin de fer.

» ART. 7. La présente convention devant être soumise dans les deux pays aux Chambres législatives, il est convenu que les ratifications en seront échangées à Bruxelles dans le délai de quatre mois, ou plus tôt, si faire se peut.

» En foi de quoi, les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé leur cachet.

» Fait à Bruxelles, en double original, le 13 janvier 1873.

» C^{te} D'ASPREMONT-LYNDEN.

» VANLIANSBERGE.

» J. MALOU. »

ANNEXE N° II.

*Lettre de la Société anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique
à M. le Ministre des Travaux Publics.*

Bruxelles, 29 janvier 1872.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'art. 48 de l'acte de concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière hollandaise, dans la direction de Gladbach, dispose que le délai de deux ans stipulé pour l'obtention de la concession en Hollande et en Prusse pourra être prorogé.

Ce délai est expiré, et si nous n'en avons pas encore demandé la prorogation prévue par le contrat, c'est parce que nous avons l'espoir que les difficultés qui s'opposaient à la concession du prolongement de cette ligne sur le territoire hollandais et prussien seraient prochainement résolues.

Non-seulement cet espoir ne s'est point réalisé, mais nous redoutons de nouveaux retards et nous avons lieu de craindre que l'échéance du terme ne nous soit opposée, et ne serve de prétexte à de nouvelles difficultés qu'il est désirable de prévenir dans l'intérêt de la prompte construction du chemin.

Nous venons en conséquence, Monsieur le Ministre, vous prier de bien vouloir proroger de deux années, à partir de ce jour, le délai fixé par l'art. 48 de l'acte de concession du 24 septembre 1869.

Il n'est point à craindre, Monsieur le Ministre, que la prorogation de délai que nous sollicitons retarde la construction du chemin. Aux termes de l'acte de concession, les travaux doivent commencer et ils commenceront aussitôt que la concession sera assurée.

Les plans sont faits, les capitaux réunis et toutes les dispositions sont prises pour que ce chemin soit achevé dans le plus bref délai possible. L'établissement d'un chemin de fer *direct* d'Anvers vers Gladbach est devenu nécessaire et urgent, par suite du développement rapide des relations entre Anvers et l'Allemagne. Nous avons le plus grand intérêt à la construction de ce chemin et nous vous prions instamment, Monsieur le Ministre, de bien vouloir nous prêter votre bon et puissant concours pour résoudre les difficultés que nous avons eu l'honneur de vous signaler à diverses reprises.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

A. STOCLET.

ANNEXE III.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu la requête de la Société des chemins de fer du Nord de la Belgique, en date du 29 janvier dernier, par laquelle cette société sollicite la prorogation du délai fixé par l'art. 18 de l'acte de concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière néerlandaise, dans la direction de Gladbach;

Considérant que l'acte de concession prévoit cette prorogation et qu'il a été justifié que cette société a fait toutes les démarches en son pouvoir pour obtenir, dans le délai fixé, la concession du prolongement de ce chemin dans les Pays-Bas et en Prusse;

Considérant qu'il est désirable, dans l'intérêt de la prompte exécution de ce chemin, de confirmer la concession faite à cette société, afin de lui permettre de renouveler utilement ses instances;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Art. 1^{er}. Le délai fixé par l'art. 18 de l'acte de concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière néerlandaise dans la direction de Gladbach, en date du 21 septembre 1869, est prorogé de deux années à partir de ce jour.

Art. 2. Cette prorogation est accordée aux conditions suivantes :

La société concessionnaire devra commencer les travaux aussitôt que la concession de la ligne entière sera assurée; dès ce moment, elle ne pourra se prévaloir de la présente prorogation;

Art. 3. Le Gouvernement se réserve le droit d'intervenir dans les négociations et de prescrire les démarches à faire par la société, pour accélérer la concession du prolongement en Prusse et dans les Pays-Bas.

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

Donné à Bruxelles, le 13 février 1872.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

MONCHEUR.
