

le succès de la négociation relative au rachat du péage de l'Escaut. Le jour n'est plus éloigné où notre principal fleuve sera affranchi de toute entrave. Tous les États maritimes prêtent leur concours à cette œuvre de réparation, qui fera de la liberté absolue de l'Escaut le patrimoine commun de toutes les nations.

Une conférence internationale viendra consacrer cette précieuse conquête, et sa seule présence dans la capitale du pays sera comme une nouvelle sanction donnée à notre nationalité.

La Belgique, libre, florissante et prospère à l'intérieur, marchant d'un pas ferme et sûr dans la voie du progrès sous le règne du Souverain qui, depuis trente-deux années, préside avec tant de sagesse à ses destinées, joint à l'extérieur du respect des gouvernements et de la sympathie des peuples.

Le simple exposé qui précède est la seule réponse qu'il convienne de faire à des imputations injustes et passionnées. Convaincu d'avoir religieusement tenu ses engagements, de n'avoir méconnu aucun devoir ni froissé aucun droit, le gouvernement s'en remet avec confiance au jugement du corps électoral. Il ne lui demande ni un vote servile ni une adhésion aveugle. Répudiant tout moyen que l'honnêteté désavoue, il veut que l'opinion publique soit pleinement éclairée et reste libre dans ses manifestations. C'est à des juges impartiaux et indépendants qu'il fait appel. Si la politique de la majorité libérale continue d'être approuvée par les électeurs, le gouvernement poursuivra sa tâche, et avec le concours patriotique d'un parlement libre, il sera fier de guider la nation dans les voies d'un sage progrès et de contribuer au maintien des institutions, à l'accroissement de la prospérité, à la consolidation de l'indépendance du pays.

Le ministre de l'intérieur,
ALP. VANDENPEERBOOM.

210. — 31 MAI 1863. — *Loi relative à la concession de divers chemins de fer* (1). (Monit. du 5 juin 1863.)

Léopold, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à concéder :

A. 1^o Un chemin de fer prenant son origine à la frontière française près Bouillon et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith, avec embranchements d'un point pris à proximité de Bastogne et aboutissant, d'une part, à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz, d'autre part, vers Flotton, soit à la ligne reprise ci-dessous sub n^o 2, soit à la ligne de Marche à Liège par la vallée du Ourthe ;

2^o Un chemin de fer prenant son origine à la ligne de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant, à ou près Vielsalm, au chemin ci-dessus décrit sub n^o 1 ;

3^o Un chemin de fer prenant son origine à celui de Bouillon vers Bastogne, et se raccordant au deuxième chemin énoncé ci-dessus, à ou près Rochefort ;

Ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 10 janvier 1863 ;

B. Un chemin de fer partant de Landen, passant par Hannut, Huy et la vallée du Hoyoux, et se raccordant au chemin de fer de Namur à Arlon, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 15 janvier 1863.

C. Un chemin de fer prenant son origine à Piéton, sur la ligne de Beaume à Marchienne, et se raccordant à celle de Manage à Wavre, entre la station de Manage et celle de Seneffe, avec embranchement vers la première de ces stations, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 21 février 1863.

D. 1^o Un chemin de fer partant de Courtrai et aboutissant à Denderleeuw, en passant par Audenarde et Sottegem ;

2^o Un chemin de fer partant de Grammont et aboutissant à Nieuport, en passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmonster et Roulers ;

Ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 28 février 1863.

E. Un chemin de fer de Tournai à la frontière française, dans la direction de Lille, aux clauses et conditions de la convention du 6 février 1863.

F. Un chemin de fer de Péruwelz à la frontière française, dans la direction de Condé, aux clauses et conditions de la convention du 28 février 1863.

(1) *Session de 1862-1863.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi, ainsi que les annexes. Séance du 4 mars 1863, p. 460-483. — Rapport, p. 566-574.

Annales parlementaires. Discussion. Séances des 20 mai 1863, p. 1003-1008 ; 21 mai, p. 1009-1033 et

1035-1036. — Vote définitif. Séance du 23 mai, p. 1051-1053.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 25 mai 1863, p. CXXXVI-CXXXVII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 25 mai 1863, p. 203-204. — Discussion des articles et adoption. Séance du 26 mai, p. 210-215.

Art. 2. 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 Hérenthals, que sous la condition que l'allongement de parcours à résulter entre Hérenthals et Anvers, de l'admission de ce point de départ, sera négligé dans l'application des tarifs.

B. Un chemin de fer de Poperinghe à la frontière française, dans la direction de Hazebrouck ou d'un point intermédiaire entre cette ville et Dunckerque.

C. Un chemin de fer de Thielt à Lichtervelde.

Art. 3. Le gouvernement est autorisé à concéder :

A. A la société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois un chemin de fer de Beverst à Hasselt, avec embranchement au bassin de cette dernière ville, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du 7 juin 1862.

B. Au sieur François Lancelot, à titre d'extension de sa concession d'un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas, et aux clauses et conditions du cahier des charges de ladite concession, du 4 avril 1862 :

1^o Un chemin de fer de Saint-Nicolas à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Hulst ;

2^o Un chemin de fer partant de Termonde, passant par Hamme et se reliant à la ligne de Malines à Saint-Nicolas.

Art. 4. Le gouvernement est autorisé à accorder, en un ou plusieurs termes, au sieur Émile Du Pré ou à ses ayants droit, pour se conformer aux prescriptions régissant la concession d'un chemin de fer de Frameries à Chimay, une prorogation de délai qui ne pourra dépasser le 12 mai 1864.

Art. 5. Pour le cas où les conventions visées à l'art. 1^{er}, litt. A, B, C et D, se trouveraient annulées faute, par les demandeurs en concession, de verser, aux époques et stipulées, les cautionnements supplémentaires, le gouvernement est autorisé à concéder à des tiers, aux clauses et conditions ordinaires, les lignes faisant l'objet desdites conventions.

Art. 6. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Modifications apportées à la convention et au cahier des charges du 10 janvier 1863 mentionnés ci-dessus, art. 1^{er}, litt. A.

Paragraphe additionnel introduit entre les §§ 2 et 3 du 2^o de l'art. 2 de la convention et de l'article 1^{er} du cahier des charges susdits :

« Les concessionnaires auront la faculté d'établir un embranchement partant de ladite ligne et aboutissant à la frontière de France, dans la direction de Givet.

« L'art. 17 du cahier des charges est rédigé comme suit :

« En cas de déchéance, la partie du cautionnement des concessionnaires qui n'aurait pas encore été restituée, ou dont il n'aurait pas encore été disposé, sera définitivement acquise à l'Etat : et si la Grande Compagnie du Luxembourg, usant du droit de préférence que lui donne, à cet égard, l'art. 47 de son cahier des charges du 13-23 février 1846, demandait à être subrogée aux droits des concessionnaires déchus, soit dans leur ensemble quant aux trois lignes décrites ci-dessus, soit quant à l'une d'elles, avec ou sans ses embranchements, soit quant à l'un ou l'autre desdits embranchements, les concessionnaires prénommés seraient tenus, au vu de l'arrêté royal qui déclarerait cette compagnie concessionnaire en leur lieu et place, de céder à celle-ci, sur toute ligne ou embranchement qu'elle reprendrait, tous les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés et les portions de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec tout leur matériel, suivant leur valeur à déterminer par trois experts qui seraient désignés par le président du tribunal civil de Bruxelles, et dont les parties intéressées devraient accepter les évaluations comme obligatoires pour elles.

« Si cependant la Grande Compagnie du Luxembourg n'avait pas fait connaître, endéans les trois mois de la notification qui lui aurait été faite de l'arrêté de déchéance, qu'elle entend user de son droit de préférence, il serait procédé, par les soins du gouvernement, à l'adjudication du parachèvement de l'entreprise, sur les clauses du présent cahier des charges et sur le dépôt d'un nouveau cautionnement égal à la partie de celui des concessionnaires évincés qui se trouverait encore en caisse au moment de la déchéance ; cette adjudication aurait lieu sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec tout leur matériel.

« Le gouvernement se réserve le droit d'adjudger séparément les travaux de chaque ligne, les embranchements de la ligne n^o 1 étant, quant à ce, considérés comme constituant des lignes à part.

« L'adjudication serait dévolue à celui des soumissionnaires qui offrirait la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix : les concessionnaires déchus 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 prétention, ni réclamation, de quelque chef que ce puisse être. Si une première adjudication ne produisait aucun résultat, il en serait tenté une seconde, 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. »

Modifications apportées au cahier des charges du 15 janvier 1863, mentionné ci dessus, art. 1^{er}, litt. B.

« Les 2^e et 7^e §§ de l'art. 1^{er} du susdit cahier des charges sont rédigés comme suit :

« § 4. La première prendra son origine à la station du chemin de fer de l'Etat à Landen, passera par Hannut, suivra la vallée de la Meuse et aboutira à Huy à une station à établir sur la rive gauche de la Meuse.

« § 7. Les voies devront être convenablement raccordées avec la station du chemin de fer de l'Etat à Landen, avec la station du chemin de fer de Namur à Liège, établie à Huy, et avec le chemin de fer du Luxembourg, de manière que les transports puissent, au besoin, passer sans transbordement d'un chemin de fer à l'autre. »

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

Contre-signé par le ministre des travaux publics (M. JULES VANDERSTICHELEN).

211. — 1^{er} JUIN 1863. — Loi qui ouvre au département de l'intérieur des crédits supplémentaires pour l'exercice 1862 (1). (*Monit. du 2 juin 1863.*)

Léopold. etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le budget du ministère de l'intérieur, pour l'exercice 1862, fixé par la loi du 17 mars

1862, insérée au *Moniteur* du 20 mars, n^o 79, est augmenté de la somme de cent cinquante-quatre mille cinq cent vingt-deux francs vingt centimes (fr. 154,522-20), répartie comme suit :

1^o *Prix quinquennal des sciences naturelles.* Cinq mille francs pour payer le prix quinquennal des sciences naturelles, pour la période de 1857-1861. 5,000 »

Cette somme doit être ajoutée à l'art. 103 (litt. D) du budget de 1862.

2^o *Commission royale d'histoire.* Treize mille quatre cent onze francs cinquante centimes pour payer des dépenses non soldées de la commission royale d'histoire. 13,411 50

Cette somme doit être ajoutée à l'art. 103 (litt. E) du budget de 1862.

3^o *Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique.* Mille francs pour aider l'Académie susdite à couvrir les frais d'exécution d'une médaille offerte à son secrétaire perpétuel, à l'occasion du 25^e anniversaire de son entrée en fonctions. 1,000 »

Cette somme doit être ajoutée à l'art. 103 (litt. A) du budget de 1862.

4^o *Archives de l'Etat.* Cinq mille trois cent soixante-quatorze francs trente-neuf centimes pour subvenir aux frais d'impression de l'inventaire du notariat général du Brabant, acquisition d'un registre du Breeden raed d'Anvers, et des chartes de l'abbaye d'Oost-Eecloo, dépenses arriérées du dépôt des archives de Liège, et pour payer des travaux exécutés dans l'intérêt de l'échange d'archives avec l'Autriche. 5,374 39

Cette somme doit être ajoutée à l'art. 116 du budget de 1862.

5^o *Beaux-arts.* Septante-sept mille vingt-six francs cinquante et un centimes pour payer diverses dépenses relatives aux encouragements des beaux-arts. 77,026 51

Cette somme doit être ajoutée à l'art. 119 du budget de 1862 et se subdivise comme suit :

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 22 mai 1863, p. CXXXVII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 26 mai 1863, p. 213. — Discussion des articles et adoption. Séance du 27 mai, p. 217-218.

(1) *Session de 1862-1863.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 8 mai 1863, p. 695-696. — Rapport. Séance du 19 mai, p. 694.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 23 mai 1863, p. 1054-1055.