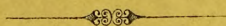


GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.



RÉSOLUTIONS

PRISES

*en Assemblée Générale des Actionnaires,
du 9 Mars 1849.*

Correspondance qui les avait précédées. — Actes de Procédure
notifiés à la suite.

GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Tenue à Bruxelles le 9 Mars 1849.

DISCOURS

DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



MESSIEURS,

L'Administration a convoqué l'assemblée générale des actionnaires : elle a des communications importantes à lui faire, et de graves résolutions à provoquer dans l'intérêt de la Compagnie.

La construction du chemin de fer de Bruxelles à Wavre se poursuivait avec activité; de beaux ouvrages d'une exécution parfaite appelaient l'attention; avec tous les moyens de continuer les travaux il a fallu les suspendre pour des causes indépendantes de notre volonté.

Les actes de concession, avec les stipulations qui en dépendent, avaient fixé, pour le railway à construire, à exploiter, nos obligations et nos droits. D'après les conditions précises de notre octroi, la Compagnie du Luxembourg, pour arriver de Bruxelles à Namur, n'avait de travaux à exécuter que *jusqu'à Wavre*. Parvenue à ce point, elle y devait trouver un autre chemin de fer qui la conduirait à Namur, *dont ses convois feraient usage, et qui serait déclaré commun aux deux lignes*, comme le cahier des charges le stipulait, comme le garantissait ouvertement par ses dispositions impératives

le contrat de concession. Ce complément indispensable à notre ligne à parcourir, était le chemin de fer de *Louvain à la Sambre*, dont l'État s'était assuré l'exécution par d'autres conventions.

Jamais le Gouvernement Belge, en traitant avec nous, n'a subordonné les droits qu'une concession péremptoire a consacrés pour nous sans réserve, à la condition qu'une autre compagnie ne faillirait pas à ses engagements. S'il avait soumis son octroi à la chance d'une pareille éventualité, ce qu'il eût fallu prévoir et stipuler en termes catégoriques pour pouvoir l'invoquer, jamais sans doute une compagnie sérieuse n'aurait accepté follement l'obligation de commencer et de poursuivre à grands frais l'exécution d'une gigantesque entreprise, avec le risque ou le danger de ne produire que des travaux stériles, et de tout perdre sans indemnité et sans recours, si par le fait d'un tiers la condition nécessaire venait à défaillir.

Le Gouvernement n'a pu avoir cette pensée qui ne s'est jamais révélée dans la discussion du contrat; sa conduite atteste qu'il ne l'avait point. Si en contractant avec la Compagnie du Luxembourg il ne lui avait présenté, pour la ligne de Wavre à Namur, que la concession de Louvain à la Sambre avec son exécution éventuelle, s'il avait entendu pour toute garantie nous renvoyer à la loi du 21 mai 1845 qui régit cette concession, ce qu'il devait, de son aveu, garantir invariablement dans cette hypothèse, c'était sans contredit l'exécution plénière et rigoureuse de cette loi, qui devenait alors l'une des règles de notre propre concession, l'une des bases essentielles de nos droits acquis.

La loi du 21 mai, dans le cahier des charges qu'elle impose, ordonnait la remise, dans l'année de sa promulgation, des projets complets et de tous les plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature. Le Gouvernement a abandonné le droit qu'il avait de les exiger; le railway de Louvain à la Sambre est privé aujourd'hui, par sa négligence ou par sa faute, de ces éléments d'exécution qui depuis trois ans auraient dû exister pour lui.

Cette loi prescrivait , à peine de déchéance , l'achèvement de la moitié des travaux avant la fin de la deuxième année. Le Gouvernement a encore abdiqué son droit , sans tenir aucun compte de nos rapports avec lui , de ses obligations envers nous , de notre intérêt manifeste à l'exécution ponctuelle de toutes les conditions.

La loi du 21 mai fixait à *trois années* le terme accordé pour l'achèvement complet des travaux ; à l'expiration du délai fatal une déchéance irrémissible frappait le concessionnaire en défaut , et le Gouvernement *devait pourvoir à l'exécution* d'après le mode qu'il avait établi lui-même , avec les moyens qu'il s'était ménagés. Ce terme nous appartenait ; ces conditions nous étaient acquises ; le droit d'en obtenir les effets et les avantages ne pouvait subir la moindre atteinte , s'il faut supposer dans notre octroi le renvoi à la concession de 1845. Le Gouvernement ne pouvait les modifier en rien que dans la seule hypothèse qu'il dût répondre lui-même de l'exécution et qu'il acceptât cette responsabilité : alors seulement il pouvait à ses risques et périls , disposer à son gré de stipulations qui n'intéressaient plus que lui , à la charge de procurer ou d'assurer lui-même immédiatement ce qu'il permettait à d'autres de ne point fournir. Qu'a-t-il fait ? A l'expiration des trois années , il a relevé le concessionnaire de Louvain à la Sambre de ses obligations , de la déchéance encourue ; disposant en maître de la position , il a créé des conditions nouvelles , accordant terme et délai jusqu'au 31 *mai* 1851 , et même jusqu'au 31 *décembre* 1852 , pour l'ouvrage que la loi du 21 mai 1845 obligeait de livrer trois ans après sa promulgation. C'est par une convention du 8 juin 1848 , et en vertu d'une loi émanée de son initiative , qu'il a établi cette situation nouvelle en assurant ces faveurs à la Compagnie de Louvain à la Sambre. De ces faits résulte nécessairement cette alternative inévitable : ou le Gouvernement qui a concédé le chemin de fer du Luxembourg , nous a garanti et doit nous procurer dans tous les cas *le parcours de Wavre à Namur* ; dans cette hypothèse seulement la convention du 8 juin

dernier pourrait s'excuser ; mais il nous faut alors la garantie qui nous est due , avec ses conséquences : ou notre concession se réfère à la loi du 21 mai 1845 et à ses conditions ; dans ce cas la convention du 8 juin qui les altère radicalement , n'est qu'une atteinte illégale à notre contrat , une infraction flagrante commise arbitrairement par l'État , qui voudrait nous réduire aujourd'hui à l'unique effet des conditions qu'il a détruites.

Nous n'avons pas à redouter l'objection , qui paraît s'être produite , que si le terme d'exécution a été modifié pour la Compagnie de Louvain à la Sambre , une prorogation de délai a été accordée aussi à la Compagnie du Luxembourg.

Ce qu'a fait et stipulé pour nous la convention du 23 mai 1847, ce n'est point par faveur, mais à titre onéreux que nous l'avons obtenu ; nous en avons payé le prix ; le Gouvernement nous avait fait ses conditions , nous les avons acceptées , nous en subissons la charge. Deux millions du cautionnement ont été affectés à la ligne de Namur à Arlon , avec abandon du droit d'en exiger le remboursement pour propriétés acquises ou travaux exécutés ailleurs : et la Compagnie a renoncé de plus , art. 4 , à un avantage fort important pour elle. Loin d'énervier nos droits , cette convention les confirmait encore par les sacrifices nouveaux qu'elle nous imposait : une stipulation expresse maintenait ouvertement d'ailleurs , en dehors de la dérogation consentie , tout ce que le contrat antérieur avait établi pour les parties.

La prorogation ainsi obtenue en 1847, s'appliquait principalement à la ligne de Namur à Arlon. Pour celle de Bruxelles à Wavre la position était nettement fixée par les traités existant. Le chemin de fer de Wavre à Namur devant être terminé en 1848 , la Compagnie du Luxembourg qui pouvait n'arriver à Wavre qu'en 1851 , avait la faculté de ne poursuivre ses travaux qu'en présence de cet ouvrage complètement achevé , certaine de ne rien exposer dans l'exécution , jouissant de toute la liberté , de tout le temps conve-

nables pour préparer ses raccordements, échappant aussi aux conséquences toujours onéreuses du concours de grands travaux simultanés dans une même localité. Ou bien comptant, comme elle en avait le droit, sur le maintien des conditions, sur l'exécution promise au terme convenu, elle pouvait redoubler d'efforts pour hâter la jouissance d'une ligne avantageuse, ce qui était d'autant plus important pour elle, que jusqu'à l'exploitation, privée de revenus, elle paye à ses actionnaires des intérêts fort onéreux. Elle avait choisi les voies de la jouissance la plus prompte; portant toute son activité sur cette partie de son entreprise, après avoir acquis à grands frais, aux abords de la capitale, les terrains les plus précieux, après avoir exécuté, entre Bruxelles et Boitsfort, de magnifiques et dispendieux travaux d'art, elle s'efforçait d'atteindre Wavre, ce qu'aurait permis de réaliser promptement l'exécution presque complète sur les trois cinquièmes environ du parcours. C'est dans cette situation que les contraventions au contrat sont venues détruire ses prévisions, ruiner ses espérances, arrêter forcément ses travaux, en attirant sur elle, avec la perte de ses droits, le dommage inséparable de pareils résultats.

Sans la ligne de Wavre à Namur le chemin de fer du Luxembourg est impossible, sans elle notre concession s'écroule. Il nous a toujours paru évident que, si le contrat qui nous lie envers le Gouvernement Belge, lui donne le droit d'exiger de nous l'exécution d'une vaste et difficile entreprise, il lui impose nécessairement aussi l'obligation de nous procurer ce qu'il avait promis, la base de la concession, l'élément indispensable à sa jouissance et sans lequel elle ne peut exister ni se concevoir.

Au mois d'octobre dernier la Compagnie de Louvain à la Sambre annonça au Gouvernement l'abandon de ses travaux, l'impossibilité où elle se trouvait de les continuer. Par sa dépêche du 6 novembre 1848, M. le Ministre des Travaux Publics nous dénonça officiellement ce grave événement, croyant, disait il, ne pouvoir se dispenser de cette communication en présence de l'intérêt de notre Compagnie à

l'exécution de la ligne ainsi abandonnée : il ajoutait qu'il recevrait avec plaisir les observations que nous jugerions convenable de lui transmettre. Nous nous sommes empressés de lui répondre dès le 7 novembre par la lettre dont je crois devoir vous donner lecture. Je vous communique également la dépêche ministérielle du 10 novembre, et notre réponse du même jour qui résume nettement la position (V. aux pièces jointes ces quatre lettres).

Si le Gouvernement Belge a garanti par notre octroi et s'il doit nous procurer, comme nous le soutenons, comme nous l'avons toujours pensé, le railway *sur lequel doivent passer nos convois de Wavre à Namur*, il a contrevenu à ses engagements, il a donné ouverture à la résiliation du contrat, en ne fournissant pas, en refusant de fournir ce qui nous était dû invariablement, ce qui était indispensable à l'existence de la concession et de ses droits.

S'il était vrai, ce qui semble inadmissible, que le Gouvernement n'eût point garanti la possibilité ou l'élément nécessaire de la jouissance qu'il concédait, qu'il ne dût, *pour la ligne de Wavre à Namur*, ni procurer l'exécution ni en répondre, l'abandon et la déchéance de la Compagnie de Louvain à la Sambre constitueraient alors un cas de force majeure qui entraînerait infailliblement le même résultat, la résiliation du contrat de concession ; ou plutôt, le contrat n'ayant été que conditionnel dans cette hypothèse, l'inaccomplissement de la condition le ferait disparaître avec tous ses effets.

Si le Gouvernement peut nous renvoyer à la loi du 21 mai 1845, comme présentant dans ses stipulations notre seule garantie pour cette ligne de *Wavre à Namur*, il est déjà démontré qu'il nous en a, par son fait, ravi les avantages, que le contrat ainsi interprété a subi directement, par la convention arbitraire du 8 juin 1848, la violation la plus grave et la plus manifeste. Ajoutons qu'à cette première contravention, déjà décisive par elle-même, il faut en ajouter une autre ; que depuis le 21 mai 1848, comme depuis l'abandon matériel et complet des travaux de l'entreprise de Louvain à la Sambre,

le Gouvernement a négligé l'emploi de tous les moyens prévus pour pourvoir à leur exécution.

Ainsi les faits ont donné lieu à la résiliation dans toutes les hypothèses : elle est encourue avec dommages-intérêts à charge de l'État Belge, soit parce qu'il méconnaît aujourd'hui ses obligations, soit parce qu'au mois de juin 1848, il a violé le contrat, anéanti ses conditions et ses bases par des changements arbitraires qui lui étaient interdits, et que depuis dix mois une contravention permanente se continue au grand préjudice de nos intérêts.

La conviction de notre conseil ordinaire à Bruxelles nous présentait ces résultats, pour la résiliation à poursuivre, comme certains d'après les lois belges. L'Administration ne s'en est point tenue à cette seule opinion : sept avocats des plus distingués du barreau de Bruxelles ont été consultés ; nous les avons trouvés unanimes pour reconnaître que le droit à l'annulation du contrat était incontestable, que le succès de la poursuite ne pouvait être incertain. Nous soumettons à votre examen les deux consultations délibérées à Bruxelles le 22 novembre 1848 et le 22 janvier 1849.

L'Administration ne s'est point dissimulé ce qu'avait de fâcheux le recours aux voies judiciaires ; dans ses démarches elle n'a rien négligé pour en détourner la nécessité ; elle en a vainement présenté le moyen.

Le Gouvernement prétendait n'avoir pas garanti et il refusait d'exécuter la ligne de Wavre à Namur, que la Compagnie de Louvain à la Sambre n'exécutera plus, pour laquelle aucune tentative n'a même jamais cherché un successeur à l'entreprise. La ligne directe entre Namur et la capitale, cette ligne qui ne peut exister sans la partie répudiée désormais par tous ceux qui étaient tenus de la fournir, devait-elle donc être perdue pour le pays malgré son utilité constante et reconnue ? Fallait-il exposer à un abandon complet des entreprises commencées, des ouvrages importants déjà exécutés sur les terrains expropriés ? Ne valait-il pas mieux, en écartant ce qui

était réellement impraticable, en assurant ce qui était possible, ce qui devait être utile, prévenir un délaissement désastreux, fatal à tous les intérêts ?

L'Administration avait, dans cette vue, conçu un projet qu'elle aurait soumis à votre approbation, si le Gouvernement l'avait accueilli. Sa lettre du 11 novembre 1848, écrite à la suite d'une entrevue avec M. le Ministre des Travaux Publics, renferme une proposition qui semblait devoir être acceptée avec empressement par l'autorité belge : elle faisait cesser les embarras de la situation que le Gouvernement ne pouvait méconnaître, le danger d'un procès redoutable qu'il ne pouvait éviter autrement : elle prévenait une suspension funeste des grands travaux qui se poursuivaient : elle assurait, sans frais ni risques pour l'État, l'exécution d'un bel ouvrage que le pays attend : en rapprochant le Luxembourg de la capitale par la ligne directe de Namur à Bruxelles, elle assurait aussi un avantage précieux à cette province éloignée. En appliquant aux travaux du canal de Liège à Laroche, une partie du cautionnement de deux millions, elle tendait encore à favoriser directement les trois provinces de Liège, du Luxembourg et de Namur. — Nous vous communiquons dans son contenu cette lettre importante du 11 novembre 1848. Elle témoigne du désir de l'Administration d'échapper à des débats judiciaires, et de ses efforts pour y parvenir.

Cette proposition si avantageuse, dans notre conviction, aux intérêts du pays, ne fut pas acceptée : aucune déclaration précise ne nous a jamais appris pourquoi le Gouvernement la repoussait, ni comment il eût fallu la modifier pour la rendre acceptable. Nos instances n'ont pu déterminer de sa part aucune autre proposition, aucune ouverture qui nous permît d'apercevoir ses vues ou le but réel de sa résistance. Pourquoi a-t-on paralysé toutes les bonnes dispositions dont nous avons fait preuve ? Pourquoi a-t-on rendu inévitable, au détriment de tous, la suspension déplorable de nos travaux, et le renvoi, au milieu de l'hiver, de quinze cents ouvriers, en nous

exposant à toutes les réclamations de nos entrepreneurs? Le vague des réponses que nous avons reçues, n'a point permis de le découvrir.

Tels sont, Messieurs, les faits essentiels que vous deviez connaître, et sur lesquels l'Administration appelle toute votre attention.

Que fallait-il faire dans ces circonstances? Nous avons rempli sans hésiter les devoirs de notre mission. Continuer, au prix de grands sacrifices, des travaux qui n'avaient plus d'objet, eût été une imprudence, une faute; nous les avons suspendus pour autant que nous l'ont permis les circonstances et nos engagements.

Le Conseil d'Administration a pensé qu'avant d'arrêter toute autre résolution, il convenait de soumettre cette situation à l'assemblée générale, et de la consulter directement sur les mesures à appliquer en présence de ces difficultés. C'est donc à vous, Messieurs, qu'il appartient de prendre, dans cette grave conjoncture, la résolution la plus convenable aux intérêts de la Compagnie, de prescrire la marche à suivre, d'autoriser, si la nécessité vous en est démontrée, les poursuites à diriger pour la conservation ou la défense de nos droits. — C'est l'objet et le but de votre réunion.

Il nous semble que les faits accomplis, le rejet de nos offres, la position prise par le Gouvernement, sa complète inaction à l'égard de la Compagnie de Louvain à la Sambre, rendent absolument indispensable aujourd'hui le recours aux tribunaux; qu'il convient d'imprimer à la poursuite toute l'activité possible; que ce conseil est le seul qui puisse se concilier désormais avec nos devoirs, comme avec vos intérêts.

Confirmés encore dans cette opinion par l'assentiment qu'elle a obtenu récemment au sein d'une assemblée préparatoire à Londres, et par les témoignages d'approbation et de confiance qui nous ont été publiquement adressés, nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations les propositions suivantes :

1° L'Administration fera valoir par toutes les voies légales les droits de la Compagnie. Si après une dernière mise en demeure elle n'ob-

tient pas la satisfaction qui leur est due, la résiliation du contrat de concession du chemin de fer du Luxembourg, pour les causes développées ci-dessus, sera poursuivie en justice; une action sera immédiatement portée devant les tribunaux de Bruxelles pour la faire prononcer, avec dommages-intérêts à charge du Gouvernement Belge, et restitution du cautionnement;

2° Cette résiliation ne portera aucune atteinte à l'existence ni aux bases de la société telle qu'elle est établie. La Compagnie se réserve de substituer à l'entreprise de la concession à résilier, telle autre entreprise qu'elle jugera convenable, le tout en se conformant aux statuts;

3° L'assemblée générale autorise dès à présent le Conseil d'Administration à provoquer et suivre, pour le succès futur de toute combinaison nouvelle, les négociations qu'il jugera utiles ou nécessaires. Le résultat de ses démarches sera soumis à l'approbation ultérieure de l'assemblée générale. Les pouvoirs les plus amples sont donnés au Conseil d'Administration pour remplir sans entrave la mission qui lui est confiée pour tout ce qui précède.



RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

L'assemblée générale, après avoir entendu le rapport qui précède, après avoir reçu, de plus, des administrateurs présents, les renseignements réclamés sur quelques points importants, délibérant sur les propositions que le Conseil d'Administration lui soumet, déclare à l'unanimité les adopter pleinement, en approuvant la conduite et les actes de l'Administration, et lui laissant, avec les pouvoirs donnés, le soin d'agir en conséquence avec la diligence convenable.

Les avis de convocation portent aussi que l'assemblée sera invitée

à statuer sur la marche à suivre à l'égard des actionnaires qui n'auraient pas répondu aux appels de fonds. Les réclamations émanées récemment, dans la réunion préparatoire de Londres, des actionnaires qui ont rempli fidèlement leurs obligations, ne permettent pas une plus longue inaction à l'égard de ceux qui manquent à leurs engagements, en laissant injustement à d'autres le fardeau des charges sociales. Déterminée par ces plaintes, l'Administration a décidé que la déchéance des actionnaires en retard d'effectuer le dernier versement exigible, sera appliquée conformément à l'art. 13 des statuts, qu'elle sera encourue sans retour au 31 mars courant à la suite des insertions à faire aux termes de cet art. 13. L'assemblée générale déclare, pour autant que de besoin, approuver cette résolution.



PIÈCES JOINTES.

Lettre de M. le Ministre des Travaux Publics à la Compagnie du Luxembourg,
du 6 Novembre 1848.

Bruxelles, le 6 novembre 1848.

MESSIEURS,

Par lettre du 14 octobre dernier, quelques membres du Conseil d'Administration de la Société du chemin de fer de Louvain à la Sambre m'informent, en exécution, disent-ils, d'une décision prise dans l'assemblée générale du 26 août précédent, que la Société se trouve dans l'impossibilité de continuer les travaux.

D'un autre côté, il résulte de rapports que j'ai reçus de MM. les Inspecteurs des ponts et chaussées De Moor et Willmar, que les travaux sont en effet complètement abandonnés.

Les faits que ces documents constatent, m'obligent à poursuivre la déchéance de la Compagnie concessionnaire.

En présence des intérêts que votre Compagnie peut avoir à l'exécution d'une partie de la ligne concédée de Louvain à Namur, j'ai cru ne pouvoir me dispenser de vous faire la présente communication.

En vous transmettant, pour votre information, une copie de la lettre que j'ai reçue de MM. Barnes et autres, j'ai l'honneur de vous informer que je recevrai avec plaisir les observations que vous jugeriez convenable de me transmettre dans l'intérêt de vos travaux.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé) H. ROLIN.

A la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg.

Réponse de l'Administration, du 7 Novembre 1848.

Bruxelles, le 7 novembre 1848.

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Nous nous empressons de répondre à la communication que nous venons de recevoir. Vous en avez justement apprécié l'importance. La construction de la ligne de Wavre à Namur est pour notre Compagnie un objet essentiel, elle forme pour notre concession une question d'existence. L'abandon des travaux qui devaient nous la procurer, est un événement fort grave.

Avant de nous expliquer sur les conséquences qui en résultent et sur l'exercice de nos droits, nous désirons connaître les intentions du Gouvernement. Entend-il exécuter lui-même l'ouvrage qui nous est garanti? Se charge-t-il de nous procurer, à la place des concessionnaires qu'il va frapper de déchéance, tout ce qui nous a été promis? Une réponse catégorique, que nous prenons la liberté de vous demander, fixera notre position, et nous permettra de vous adresser

les observations ultérieures que vous voulez bien nous demander. Comme nous n'avons plus que quelques jours à passer à Bruxelles, il nous serait agréable de recevoir promptement ces explications.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de notre profond respect.

(Signé) WILLIAM MAGNAY, *Président.*
MASTERMAN, *Administrateur.*

Lettre de M. le Ministre, du 10 Novembre 1848.

Bruxelles, le 10 novembre 1848.

MESSIEURS,

En réponse à votre lettre du 7 de ce mois, j'ai l'honneur de vous faire observer que la conduite à suivre par le Gouvernement à raison de l'abandon de la Compagnie du chemin de fer de Louvain à la Sambre, lui est toute tracée par le cahier des charges de cette concession et par la convention et la loi qui l'ont sanctionnée.

Elle lui est tracée notamment par l'art. 18 de ce cahier des charges qui prévoit le cas de déchéance encourue par la Compagnie et qui en règle les conséquences.

Quant à la prétention que vous semblez élever, que le Gouvernement vous procure à la place des concessionnaires frappés de déchéance l'exécution de l'ouvrage que vous considérez comme vous ayant été garanti, je me bornerai à vous faire observer, Messieurs, que cette prétention ne saurait se soutenir en présence de l'art. 1^{er} du cahier des charges de votre concession, combiné avec le § 5 de la loi du 21 mai 1845, qui a autorisé la concession de Louvain à la Sambre.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé) H. ROLIN.

A la Compagnie concessionnaire du chemin de fer du Luxembourg.

Réponse de l'Administration, du même jour.

Bruxelles, le 10 novembre 1848.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La réponse que nous avons eu l'honneur de recevoir à notre lettre du 7 novembre, donne lieu à des observations que nous ne voulons pas ajourner.

Nous avons pris la liberté de demander au Gouvernement quelles étaient ses intentions à l'égard de la Compagnie du Luxembourg en présence du grave événement qui lui était dénoncé; qu'il nous soit permis de remarquer que ce n'est point répondre à la question que de signaler la conduite à suivre ou la marche tracée par les conventions ou par la loi à l'égard de la *Compagnie défailiante de Louvain à la Sambre*. Nos droits sont indépendants du fait d'un tiers; ils sont et doivent être certains en vertu du titre qui les a consacrés pour nous dans nos rapports exclusifs avec le Gouvernement.

La concession que la loi du 18 juin 1846 assure à notre Compagnie, est celle du *chemin de fer du Luxembourg*: la convention qui nous lie envers le Gouvernement, lui a imposé sans doute des obligations réciproques. Elle doit nécessairement nous avoir garanti, qu'avec les travaux à exécuter par nous, le but de la concession serait atteint avec tous les avantages qui devaient en former le prix. Il est constant, que de toute la ligne de Bruxelles à Namur nous n'avons à construire que la section de Bruxelles à Wavre: et la convention a écrit en termes formels dans l'art. 1^{er} du cahier des charges, qu'arrivés au point où notre obligation s'arrête, *les convois de notre railway feront usage du chemin de Louvain à la Sambre*. Ce parcours et cet usage de la section que nous ne devons pas construire, nous sont donc promis et assurés par une stipulation non équivoque, à moins de prétendre que la concession du *chemin de fer du Luxembourg* puisse être transformée, au gré du Gouvernement, en une simple concession d'un railway de *Bruxelles à Wavre*, et qu'il soit

permis d'arrêter arbitrairement à l'impasse de Wavre une entreprise qui n'avait d'avenir et d'espérance qu'en atteignant Namur. Il ne faut pas démontrer devant vous, Monsieur le Ministre, que ces hypothèses sont impossibles ; vous reconnaîtrez qu'elles seraient absurdes.

Le Gouvernement méconnaît cependant toute obligation de garantie à notre égard ; il prétend n'avoir rien promis et ne veut rien promettre : la seule assurance qu'il nous donne, c'est qu'il poursuivra la déchéance de la Compagnie de Louvain, qui renonce à ses travaux. C'est bien, nous le pensons du moins, l'interprétation qu'il faut donner à la réponse que nous avons reçue.

Quelle est, d'après cette décision, la position qui nous est faite, en la réduisant à ses véritables termes ? La Compagnie de Louvain à la Sambre n'exécutera point la ligne de Wavre à Namur ; le Gouvernement qui prétend ne rien devoir, refuse de l'exécuter ; et nous, à qui l'exécution doit rester étrangère, nous n'obtiendrons plus de personne le résultat sans lequel la convention n'est plus qu'une chimère, et notre concession qu'une œuvre de dérision. Cette situation provoque fatalement cette alternative : ou le Gouvernement doit fournir ce qu'il refuse ; il contrevient alors à ses engagements, et donne ouverture à la résolution du contrat avec toutes ses conséquences : ou bien la déchéance de la Compagnie de Louvain ne nous laisse aucun recours devant l'abandon des travaux, qu'il faudrait subir ; alors un événement de force majeure, indépendant de notre volonté, rendrait encore inévitable la résiliation de tout traité antérieur.

Dans ces circonstances nous vous demandons à vous-même, Monsieur le Ministre, si ce n'est pas un devoir impérieux pour nous de suspendre immédiatement tous les travaux de la concession : nous demandons à votre équité, si nous pouvons, sans marquer à notre mission, nous dispenser de poursuivre une résiliation que le Gouvernement lui-même a rendue inévitable dans toutes les hypothèses.

(Signé) WILLIAM MAGNAY, *Président.*

J. MASTERMAN, *Administrateur.*

Lettre importante de l'Administration, du 11 Novembre 1848, contenant ses propositions.

Bruxelles, 11 novembre 1848.

MONSIEUR LE MINISTRE,

D'après l'entrevue que vous avez bien voulu nous accorder, le désir de prévenir une rupture immédiate et d'échapper, s'il est possible, à des débats fort graves, nous détermine à vous soumettre une proposition en termes de transaction. Mais ainsi qu'il est convenu entre nous, nos droits dont l'évidence nous paraît incontestable, demeurent intacts et nous les maintenons dans toute leur plénitude; il en est fait réserve expresse, et jamais, si la carrière des procès doit s'ouvrir pour nous, il ne pourra être tiré aucune induction contre la Compagnie du Luxembourg de la négociation que nous consentons à entamer pour elle.

La Compagnie de Louvain à la Sambre a succombé devant la tâche qu'elle devait accomplir: le Gouvernement recule devant l'exécution des travaux que la Compagnie déchue n'exécutera plus. Eh bien! nous prendrons l'engagement de compléter la ligne *de Bruxelles à Namur*, de construire à nos frais et à nos risques la section abandonnée de Wavre à Namur, le tout aux conditions suivantes :

1° La ligne entière de Bruxelles à Namur, suivant un tracé direct à convenir, nous sera concédée par un nouvel acte du Gouvernement pour le terme de quatre-vingt-dix ans, avec faculté, garantie aux concessionnaires, d'appliquer à cette ligne le tarif autorisé par la loi du 18 juin 1846 pour la ligne de Namur à Arlon ;

2° L'exécution du railway de Bruxelles à Namur sera terminée dans un délai de cinq ans à partir de l'époque où la Compagnie du Luxembourg pourra prendre possession réelle de la ligne de Wavre à Namur, après la déchéance définitive de la Compagnie de Louvain à la Sambre. La somme de 20,000 francs, fixée pour la surveillance

des travaux du chemin de fer, sera réduite à cinq mille francs par an ;

3° La Compagnie du Luxembourg s'engage aussi à parachever dans un délai de cinq ans le canal de Liège à Laroche : elle sera autorisée à percevoir le péage fixé par les actes de concession, sur les parties successivement terminées qui seront livrées à la navigation ;

4° Elle conservera pendant cinq ans la faculté d'exécuter la ligne de Namur à Arlon ; mais elle sera libre d'y renoncer alors ; en cas d'abandon elle est , dès à présent pour lors, relevée de toute obligation, ne devant conserver dans cette hypothèse que la concession de Bruxelles à Namur, avec les droits et les charges qui en dépendront ;

5° La somme de deux millions de francs, affectée par voie de cautionnement à la ligne de Namur à Arlon, sera appliquée respectivement par moitié aux travaux de la ligne de Bruxelles à Namur, et à ceux du canal de Liège à Laroche. — S'il convenait au Gouvernement de conserver les fonds de ce cautionnement pour leur assigner une autre destination dans l'intérêt spécial de la province du Luxembourg, la Compagnie en recevrait, dans un délai à convenir, le remboursement en fonds belges.

Telle est, Monsieur le Ministre, avec ses conditions, l'offre que nous suggère un désir de transaction ; tels sont les engagements et les sacrifices que nous pourrions consentir à nous imposer encore, pour prévenir un conflit fâcheux à plus d'un titre.

Le pays doit désirer la ligne directe entre la capitale et Namur, dont l'utilité est depuis longtemps reconnue, dont la nécessité est souvent invoquée ; il en jouira par nos soins, sans qu'il lui en coûte rien.

Un procès des plus graves menace le Gouvernement ; suspendant tous les travaux, remettant tout en question, il peut, et selon nous il doit évidemment par ses résultats, soumettre l'État à d'énormes

réclamations. Au lieu du procès, de ses dangers et de ses suites, nous lui offrons, sans charge pour lui, l'exécution, qu'il ne peut obtenir, de l'ouvrage qu'il devrait et qu'il ne peut pas nous procurer.

Si dans les cinq ans qui vont suivre, de meilleures circonstances faisaient naître des espérances d'avenir pour la ligne de Namur à Arlon, nous n'abandonnerons pas le droit de la construire. Si elle devait n'être jamais qu'une occasion de pertes certaines, l'État devrait lui-même en désirer l'abandon; car il devrait la reprendre un jour; le fardeau du dommage l'atteindrait infailliblement.

Notre proposition ne lui demande aucun sacrifice réel; elle lui assure d'incontestables avantages. — Dans le nombre il ne faut pas oublier celui de voir continuer de grands travaux, dont la suspension pourrait devenir un malheur public.

Nous attendons, Monsieur le Ministre, votre réponse à notre offre d'aujourd'hui ou à notre lettre d'hier. La résolution du Gouvernement va décider de la conduite que nous tiendrons. Elle fera de cette suspension une nécessité immédiate, si elle ne nous laisse que le recours aux tribunaux pour faire reconnaître nos droits.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, le nouvel hommage de notre profond respect.

Acte de mise en demeure du 10 Mars 1849.

L'an 1849, le dix mars, à la requête de la Grande Compagnie du Luxembourg, ayant son siège à Bruxelles, rue de l'Évêque, n° 42, poursuite et diligence de sir William Magnay, baronnet, Président du Conseil d'Administration;

Attendu que la concession du chemin de fer du Luxembourg a été accordée à la Compagnie requérante ou à ceux qu'elle représente et dont elle exerce les droits, à la condition formelle que le railway à construire par elle de Bruxelles à Wavre, atteindrait à ce dernier

point le chemin de Louvain à la Sambre, avec lequel il pourrait se relier en outre par un raccordement ; que depuis le point de jonction des deux lignes jusqu'à Namur, *les convois du chemin de fer du Luxembourg feraient usage du chemin de fer de Louvain à la Sambre*, qui sur cette partie de son développement *sera déclaré commun* aux deux lignes, en exécution du § 5 de la loi du 21 mai 1845 ;

Attendu que si le contrat bilatéral qui s'est formé entre parties le 18 juin 1846, oblige les concessionnaires à construire à leurs risques et périls un énorme ouvrage, il entraîne nécessairement pour l'État l'obligation réciproque de les faire jouir sans réserve des avantages et de toutes les conditions stipulées à leur profit ; que plus la convention était onéreuse pour les uns, plus il y avait nécessité pour l'autre de leur assurer dans sa plénitude tout ce que le traité leur avait promis, pour déterminer leur consentement, en échange des charges acceptées par eux ;

Attendu que le railway de Louvain à la Sambre, dont l'État s'était assuré l'exécution par des conventions antérieures, et sur lequel devaient passer les convois du chemin de fer du Luxembourg, devait être achevé au plus tard le 29 mai 1848 ; qu'à l'expiration du terme le Gouvernement l'a prolongé d'autorité par convention du 8 juin dernier, relevant le concessionnaire de la déchéance encourue et de ses obligations, altérant pour l'ouvrage à construire, toutes les conditions d'exécution ;

Attendu qu'après cette dérogation ainsi consentie, la Compagnie de Louvain à la Sambre a définitivement abandonné son entreprise et ses travaux ; que dès le 14 octobre elle en avait donné au Gouvernement l'avis officiel ; que la Compagnie requérante n'en a été informée que le 6 novembre ; que depuis cinq mois ses démarches et ses réclamations n'ont eu pour résultat que la déclaration formelle et souvent renouvelée, que l'État n'entend point exécuter lui-même et qu'il n'a point garanti ce que la Compagnie de Louvain à la Sambre n'exécutera plus ;

Attendu que la Compagnie du Luxembourg, indépendamment de la garantie que le contrat lui assure sans équivoque, avait de fait et d'après les antécédents, acquis le droit de ne poursuivre ses travaux qu'avec la certitude de l'exécution matérielle du complément indispensable à la concession, celle de la ligne de Wavre à Namur, qui devait être achevée depuis dix mois; que par une prorogation arbitraire le Gouvernement lui a enlevé l'avantage fort précieux de cette position; que non content de cette infraction dont il doit répondre, il méconnaît ses engagements personnels; qu'il n'a rien fait pour pourvoir à l'exécution abandonnée; qu'il importe de le mettre en demeure pour la conservation des droits à faire valoir, et de constater les infractions signalées dont les résultats pèsent de tout leur poids sur la Compagnie requérante à son grand préjudice.

Je soussigné, Wautier Isidore Rombaut, huissier..., ai déclaré et notifié à M. le Ministre des Travaux Publics du Royaume, en l'hôtel du Ministère, place Royale, à Bruxelles, y parlant à M. Stas, Chef de division, qui a visé mon original, que la Compagnie du Luxembourg proteste contre les changements apportés aux termes et conditions d'exécution du chemin de fer de Louvain à la Sambre, comme aussi contre la prétention du Gouvernement de n'avoir rien garanti lui-même dans le contrat qui l'oblige, et de ne pas devoir procurer le passage qu'il a promis, l'élément indispensable à la jouissance des droits solennellement concédés; j'ai déclaré en même temps à M. le Ministre des Travaux Publics, que la Compagnie requérante constitue le Gouvernement belge en demeure de remplir envers elle ses engagements; d'accomplir tout ce qui lui incombe; qu'elle se réserve de faire valoir, comme il appartiendra, les droits résultant pour elle des faits accomplis et des contraventions commises; qu'en protestant aussi de tous dommages-intérêts soufferts et à souffrir, elle laisse au Gouvernement la responsabilité de toutes les conséquences que peut entraîner l'abandon forcé de ses travaux au milieu de leur exécution.

Le tout sans préjudice à aucuns droits ni moyens.

Et pour que M. le Ministre en soit dûment informé, je lui ai laissé en son hôtel, parlant comme dessus, copie sur timbre de mon présent exploit.

Exploit d'Assignment du 21 Mars 1849.

L'an mil huit cent quarante neuf, le vingt-un mars, à la requête de la Grande Compagnie du Luxembourg, ayant son siège à Bruxelles, rue de l'Évêque, n° 42, poursuite et diligence de sir William Magnay, baronnet, Président du Conseil d'Administration ;

Attendu que la concession du chemin de fer du Luxembourg, avec les charges qu'elle impose, n'a été acceptée, suivant les conventions qui la régissent, que sous la condition expresse que pour arriver de Bruxelles à Namur, la Compagnie concessionnaire n'aurait à exécuter que la ligne de Bruxelles à Wavre ; que parvenus à ce point de jonction, ses convois *feraient usage du chemin de fer de Louvain à la Sambre*, qui sur cette partie de son développement, *serait déclaré commun aux deux lignes*, en exécution du paragraphe cinq de la loi du 21 mai 1845 ;

Attendu que le chemin de fer de Louvain à la Sambre, présenté ainsi par l'État comme unique moyen de parcours entre Wavre et Namur, devait, d'après des stipulations formelles, être terminé au plus tard endéans les trois années de la promulgation de cette loi du 21 mai ; que la Compagnie du Luxembourg qui ne devait livrer qu'en dix-huit cent cinquante-un la ligne de Bruxelles à Wavre, avait acquis le droit de ne poursuivre et terminer ses travaux qu'à la vue du railway de Wavre à Namur matériellement achevé d'avance ; que sur la foi des termes stipulés, des conditions garanties, voulant hâter la jouissance d'une exploitation avantageuse, elle avait porté

sur cette partie de l'entreprise toute son activité, acquérant à prix d'or les terrains les plus précieux, exécutant à grands frais de magnifiques travaux, s'efforçant d'atteindre Wavre où devait la précéder depuis dix mois le complément indispensable promis à sa concession ;

Attendu que le Gouvernement qui, le premier, aurait dû maintenir, avec les droits qui en résultent, ce qu'il avait offert par ses actes, ce que garantissaient des conventions fort graves, a non-seulement négligé ou délaissé pendant trois ans ce qu'il eût dû exiger ou prescrire à l'égard de la Compagnie de Louvain à la Sambre, mais que par transaction du huit juin 1800 quarante-huit, il a encore, d'autorité, prorogé pour elle le terme d'exécution que des dispositions péremptoires avaient fixé sans retour, en réglant d'avance les suites de son expiration, les mesures à prendre, les obligations à remplir ; que disposant en maître absolu des stipulations antérieures, altérant les conditions acquises, la situation établie, il a relevé les concessionnaires en défaut de la déchéance encourue, de leurs obligations bien définies, renvoyé à l'année 1800 cinquante-un ce qui devait être achevé au plus tard le vingt-neuf mai 1800 quarante-huit ; que s'affranchissant lui-même de tout ce qu'il devait accomplir à son tour, il a de toutes parts détruit pour la Compagnie du Luxembourg ses combinaisons, ses droits, les avantages payés si chèrement par les sacrifices de contrats fort onéreux ;

Attendu qu'après avoir, par ce traité arbitraire, dispensé de l'exécution dans les termes prévus, les concessionnaires tenus d'exécuter, le Gouvernement a méconnu envers la Compagnie requérante sa propre dette, soutenant ne pas devoir garantir ni procurer lui-même l'ouvrage que son bon plaisir a rejeté dans les incertitudes de l'avenir, et sans lequel demeure nécessairement impossible la concession dont il doit assurer la jouissance ;

Attendu, d'autre part, que la Compagnie de Louvain à la Sambre a déserté son entreprise et définitivement abandonné ses travaux ; que

ce résultat s'est produit dès le mois d'août dernier ; qu'après l'avoir dénoncé lui-même, le Gouvernement est resté dans l'inaction ; qu'il refuse de reprendre et de poursuivre ce que la Compagnie de Louvain à la Sambre n'exécutera plus, comme il est constaté de son aveu ;

Attendu que la conséquence de ces faits et de la situation qu'ils entraînent, a été pour la Compagnie du Luxembourg l'abandon forcé de ses travaux, avec la perte de ses droits et tout le dommage qui en est inséparable ;

Qu'il résulte de tout ce qui précède ;

1^o Que la prorogation de terme accordée par la convention du huit juin 1848, le changement arbitraire de toutes les conditions stipulées, constituent une atteinte fort grave aux droits acquis de la Compagnie requérante, une infraction formelle aux obligations de l'État, donnant ouverture à la résiliation du contrat avenü entre parties ;

2^o Que la ligne de Wavre à Namur, sans laquelle la concession du chemin de fer du Luxembourg n'est plus qu'une chimère, une œuvre dérisoire, étant abandonnée par la Compagnie de Louvain à la Sambre qui devait l'exécuter, et répudiée par l'État qui devait la garantir, qui refuse de l'achever, qui n'a rien fait depuis dix mois pour pourvoir à son exécution, l'annulation du contrat est encore inévitable sous ce rapport ;

3^o Que la Compagnie du Luxembourg, forcée par la situation qui lui est faite, d'arrêter ses travaux au milieu de leur exécution, exposée à des pertes considérables, menacée par les réclamations de ses entrepreneurs, doit être indemnisée sans réserve de tout le dommage qu'elle souffre et qu'elle pourra souffrir par la suite ;

Attendu que l'État a été mis en demeure de remplir ses engagements, par exploit du dix mars courant, dûment enregistré, qu'il a laissé sans réponse ;

Je soussigné, Wauthier Isidore Rombaut, huissier près la Cour

d'Appel, séant à Bruxelles, y domicilié rue de la Régence, s^{on} 1^{re}, n^o 24, patenté pour 1848, n^o 1413 ;

Ai déclaré et notifié à Monsieur le Ministre des Travaux Publics du Royaume, en l'hôtel du Ministère, Place Royale, à Bruxelles, y parlant à Monsieur Stas, Chef de division, qui a visé mon présent original, que la Compagnie du Luxembourg constitue de nouveau le Gouvernement belge en demeure de satisfaire à ses obligations, d'accomplir ce qui lui incombait, de fournir ce qu'il devait procurer ; qu'elle tient pour résilié, par suite des infractions qu'il a subies, le contrat avenü entre parties suivant les actes de concession du dix-huit juin 1800 quarante-six et tout ce qui s'y rattache ;

Et d'un même contexte j'ai donné assignation à Monsieur le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, à comparoïr pardevant le tribunal de première instance, séant à Bruxelles, au palais de Justice, rue de la Paille, lieu ordinaire de ses séances, en audience publique, à dix heures du matin, dans le délai de la loi, pour y voir déclarer résilié et annulé pour les causes déduites ci-dessus, pour les contraventions commises, pour la perte des droits acquis, pour l'abandon du complément indispensable de toute jouissance, le contrat de concession du chemin de fer du Luxembourg ; s'entendre condamner en tous dommages-intérêts soufferts et à souffrir, et qui sont dès à présent évalués à *deux millions de francs* ; entendre ordonner la restitution du cautionnement fourni par la Compagnie requérante ; voir dire aussi que l'État sera tenu de répondre, à la décharge de cette dernière, à toutes les réclamations que pourrait provoquer la suspension forcée de ses travaux ; le tout avec condamnation aux dépens de la procédure, et sous la réserve expresse de tous droits et moyens ultérieurs à faire valoir.

Cette demande fondée sur les faits invoqués ci-dessus, sur les droits qui en résultent, sur les lois relatives à la matière, et sur tous autres moyens à déduire au besoin.

Et pour que M. le Ministre des Travaux Publics n'en ignore, je

lui ai laissé en son hôtel, parlant comme dit est, copie sur timbre de mon présent exploit, en lui déclarant que M^e Speeckaert, avoué, est constitué et occupera en cette qualité dans l'instance pour la Compagnie demanderesse.

Dont acte. (Signé) *J. Rombaut*.—Visé le présent original et reçu copie. Bruxelles, le vingt-un mars mil huit cent quarante-neuf, (Signé) *P.-J. Stas*.

