
Chambre des Représentants.

SESSION DE 1862-1863.

CONCESSION DE DIVERS CHEMINS DE FER ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. D'HOFFSCHMIDT.

MESSIEURS,

Il y a neuf mois à peine que la Chambre a voté un projet de loi comprenant des concessions de chemins de fer d'une étendue de plus de 600 kilomètres; aujourd'hui nous avons à délibérer sur un nouveau projet ajoutant 719 kilomètres aux lignes déjà décrétées. C'est la quatrième grande loi de travaux d'utilité publique qui nous est présentée depuis 1859. En présence de ces faits remarquables, il est impossible de ne pas reconnaître le zèle infatigable avec lequel M. le Ministre des Travaux Publics ne cesse de s'occuper du développement de nos grandes voies de communication.

Le nouveau projet comprend, sans les embranchements, dix lignes de chemins de fer pour lesquels des concessionnaires ont déjà signé des conventions provisoires, et trois autres lignes que M. le Ministre des Travaux Publics croit pouvoir incessamment concéder aux conditions ordinaires. Quand ces différents chemins de fer auront été exécutés, la Belgique sera en possession d'un réseau d'environ 3,500 kilomètres, ce qui fait 1 kilomètre par 1,370 habitants et par 841 hectares de superficie. Encore deux lois comme celle qui vient d'être présentée, et il y aura en Belgique 1 mètre de chemin de fer par habitant. Nous dépassons, toute proportion gardée, la France et l'Allemagne, et nous sommes bien près d'être au niveau de l'Angleterre.

Il serait superflu de chercher à démontrer l'utilité des chemins de fer, leur immense influence sur la richesse publique et sur le développement de l'indus-

(1) Projet de loi, n° 101.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. H. DUMORTIER, HYMANS, GOBLET, DE LEXIY, DE MOOR et D'HOFFSCHMIDT.

trie, du commerce et de l'agriculture. Ce n'est pas en s'adressant à cette Chambre, qui toujours a donné un sympathique appui aux grands projets d'utilité publique, qu'une semblable démonstration est nécessaire. Il est évident pour tous les hommes éclairés, que ces belles voies de communication sont un des plus grands moyens de progrès de notre époque, et que l'on peut presque apprécier le degré de richesse et de civilisation auquel un pays est parvenu par l'étendue de ses chemins de fer comparée à sa population et à sa superficie.

Le projet de loi qui est soumis aux délibérations de la Chambre se distingue de ceux qui l'ont précédé par l'absence de toute intervention financière de l'État. Tous les chemins de fer dont la concession est proposée seront construits aux frais exclusifs des concessionnaires ; ils ne coûteront rien à l'État. Cela prouve les progrès qu'ont fait dans l'opinion publique et dans celle des capitalistes, ces grandes entreprises, et la confiance qu'elles inspirent.

Il y a quarante ans, qu'on croyait les chemins de fer bons seulement à transporter, à de courtes distances, de lourds fardeaux industriels. Il y a vingt ans qu'on supposait qu'ils n'étaient utilement praticables qu'à la condition de n'avoir que des pentes et rampes de moins de 5 millimètres par mètre et des courbes n'offrant pas moins de 500 mètres de rayon. Aujourd'hui, on construit des chemins de fer partout ; dans les pays arides comme à travers les terrains fertiles, dans les pays montagneux comme dans les plaines.

Malgré les milliards déjà dépensés, les capitaux continuent à se porter vers cette grande industrie des chemins de fer qui progresse sans cesse et qui est loin d'avoir dit son dernier mot. Au point où elle est déjà arrivée, l'intervention de l'État devient de moins en moins nécessaire dans les pays industriels et dans ceux surtout qui possèdent la houille et le fer, ces deux grands éléments de transport. En Angleterre, on sait que les chemins de fer ont toujours été construits exclusivement par l'industrie privée. En Prusse, on est de plus en plus sobre du concours de l'État, et la garantie d'intérêt n'y a d'ailleurs guère dépassé 3 p. %. En France, il est vrai, l'État est largement intervenu, en vertu de la loi de 1842. Ce sont six grandes compagnies qui se partagent presque tout le réseau national. Ces compagnies sont dans une situation brillante, mais on les oblige maintenant à exécuter les lignes secondaires. Le gouvernement français a, d'ailleurs, en compensation de son concours, établi un impôt sur les transports de voyageurs et de grande vitesse. Cet impôt a produit, en 1857, 17,000,000. A cela il faut ajouter le produit de l'impôt sur les actions et les obligations, estimé dans les recettes du budget à 14,000,000, et la réduction sur les transports de guerre. Ce sont là des charges qui ne pèsent pas sur les concessions en Belgique.

En 1845 et 1846, les capitaux anglais s'étaient portés avec ardeur vers les chemins de fer belges. A peu près toutes les lignes concédées à cette époque ont été construites par des compagnies anglaises. Plusieurs de ces compagnies n'ont point prospéré ; les actionnaires ont subi des pertes considérables. C'est ce qui a occasionné cette dépréciation fâcheuse qui, surtout en Angleterre, a pesé pendant plusieurs années sur les concessions de chemins de fer belges. Mais

devait-on conclure de quelques désastres particuliers, que nos chemins de fer sont dans des conditions défavorables ? Comment se ferait-il que dans cette Belgique si riche, si peuplée, si industrielle, les voies ferrées fussent moins profitables qu'ailleurs ? Cela n'est point possible. Aussi c'est à des causes spéciales qu'il faut attribuer la situation fâcheuse où se sont trouvées ces compagnies. Ces causes sont sans doute de diverses natures, mais on peut néanmoins indiquer les principales.

D'abord, plusieurs de ces entreprises ont été mal conçues et mal dirigées à leur début ; des frais énormes, des rémunérations exagérées ont pesé sur le capital social ; les événements de 1848 sont venus ensuite aggraver la situation des compagnies.

Une autre cause d'insuccès, c'est le peu d'étendue de la plupart des lignes concédées. Ainsi la concession de Mons à Manage n'était que de 32 kilomètres ; celle de Manage à Wavre de 41 kilomètres ; de Lierre à Turnhout de 37 ; celle du Centre de 26 ; de Mariembourg à Chimay de 26 ; de Landen à Hasselt de 27 ; de Lichtervelde à Furnes de 33 kilomètres.

Or, il est généralement reconnu que les petites lignes sont d'une exploitation défavorable. Les frais généraux pèsent trop sur le produit net ; le parcours des locomotives est trop restreint. Les grandes lignes, au contraire, sont partout d'une exploitation avantageuse et cette opinion se justifie parfaitement en Belgique. Examinons brièvement, par exemple, quels sont les résultats de l'exploitation des trois principaux chemins de fer du pays : celui de l'État, celui de Louvain à Charleroy appelé maintenant l'Est-Belge, et celui du Luxembourg.

Pendant les premières années de l'exploitation du chemin de fer de l'État, les résultats financiers de cette entreprise ont été peu favorables. Les recettes étaient faibles et les dépenses d'exploitation fort élevées. Toutefois, la progression des recettes a été constante et ne s'est arrêtée que pendant les années calamiteuses de 1848 et de 1849. Mais c'est à partir de 1850 que les revenus du railway national ont pris un essor extraordinaire. En dix ans ils ont presque doublé (1).

En 1840, la recette *brute* a été de 5,335,167 francs pour 525 kilomètres exploités ; ce qui revient à une recette de 16,415 francs par kilomètre ; la dépense d'exploitation a été de 57.69 p. %.

En 1845, recette de 12,401,750 francs pour 560 kilomètres, ou 22,146 francs par kilomètre ; dépenses d'exploitation 51.12 p. %.

En 1850, recette de 15,059,546 francs pour 625 kilomètre, ou 24,100 francs par kilomètre ; dépenses d'exploitation 60.98 p. %.

En 1861, recette de 31,931,531 francs pour 747 kilomètres, ou 42,746 francs par kilomètre ; dépenses d'exploitation 46.31 p. %.

La progression des recettes augmente donc sans cesse et les frais d'exploitation diminuent. En 1856, ces frais ont été de 14,810,676 francs pour une exploitation de 715 kilomètres, et une recette brute de 24,579,207 francs. En 1861, dépenses d'exploitation 14,786,996 francs pour 747 kilomètres exploités et une recette de 31,931,531 francs.

(1) Voir l'annexe n° 5.

Il n'est pas à craindre que la progression des recettes s'arrête. Au contraire, un abaissement prudent et régulier des tarifs, le service de nuit qui va être organisé pour le transport des marchandises, et les perfectionnements dictés par l'expérience, ne peuvent que donner une nouvelle impulsion aux revenus de ce beau domaine national.

On voit donc que l'exploitation du chemin de fer de l'État est devenue une excellente opération financière.

Passons aux grandes lignes concédées. L'exploitation de la Compagnie de l'Est-Belge s'étend, depuis sa fusion avec la ligne de Morialmé à Châtelineau, sur 97 kilomètres. On sait tous les malheurs subis par cette entreprise avant qu'elle ne fut reprise par la Société Générale. Depuis qu'elle est dirigée par des mains habiles elle est dans d'excellentes conditions, car dès 1859, elle donnait 5 p. % à ses actionnaires, et aujourd'hui, je crois que ce revenu doit être de plus de 7 p. %, puisque la Société rembourse à l'État le montant de la garantie qu'il lui avait payée pendant les premières années d'exploitation.

Voyons maintenant les résultats du chemin de fer du Luxembourg, ce chemin de fer qui, au dire des pessimistes de 1846 et de 1854, ne devait pas même payer les frais de son exploitation.

Ici encore, une mauvaise gestion avait fait un tort immense à cette entreprise. Des sommes énormes furent dépensées en pure perte, au détriment des actionnaires. Concédé en 1846, le chemin de fer ne put être exploité jusqu'à Arlon, qu'à la fin de 1858. Ce n'est que quand des directeurs intègres et habiles eurent pris les rênes de l'administration, que cette grande voie de communication sut acquérir cette importance qu'elle a déjà aujourd'hui.

L'État avait accordé à la Compagnie une garantie d'intérêt de 4 p. %. En 1858, l'État a payé fr. 116,315-71, et en 1859, fr. 272,066-72, en tout fr. 588,472-42. Depuis, il n'a plus été question de payer la garantie, et la Compagnie y a renoncé en faveur des lignes nouvelles, de l'Ourthe et de Spa.

Voici quels ont été les résultats de l'exploitation :

Les recettes brutes se sont élevées :

En 1859, à	fr. 2,823,786	pour 200	kilomètres exploités.
En 1860, à	3,420,979	— 207	—
En 1861, à	4,312,943	— 207	—
En 1862, à	5,594,856	— 207	—

Et la recette nette de cette dernière année s'est élevée à 3,110,059 francs.

Malgré la crise industrielle, la progression continue. La recette du 1^{er} janvier au 22 mars de cette année a été de 1,188,156 francs, tandis qu'elle n'était en 1861 que de 989,465 francs.

Ce succès extraordinaire, qui dépasse toutes les prévisions, peut être attribué à deux causes principales. La première, c'est que le chemin de fer du Luxembourg ne rencontre point de concurrence ; il n'y a ni rivière navigable, ni canaux dans cette province. Il n'est pas un seul kilogramme à expédier au loin, qui ne doive passer par le chemin de fer. La seconde, c'est que le Luxembourg renferme beaucoup de ces matières pondéreuses, dont le transport fait la fortune des

chemins de fer. On y trouve les minerais, les marbres, les ardoises, les bois, le bétail, et en retour on y conduit la houille et le coke, tant pour la consommation locale que pour celle des pays voisins.

Que ne doit-on pas attendre de ce chemin de fer, quand il aura sa double voie et un matériel suffisant à tous les besoins ; quand la ligne de l'Ourthe et celles que nous allons décréter, qui le traverseront perpendiculairement, feront affluer de nouvelles masses de produits à transporter ?

Les faits que nous venons d'énumérer, démontrent à l'évidence que les grandes lignes de chemins de fer sont appelées à un haut degré de prospérité en Belgique. Aussi, une heureuse réaction s'est opérée dans l'esprit des capitalistes. Les concessions de chemins de fer belges sont de nouveau recherchées, et cette fois les capitaux du pays prennent une large part à ces entreprises. Dans la discussion récente de son budget, M. le Ministre des Travaux Publics a donné les renseignements les plus satisfaisants sur le sort des lois de concessions qui ont été votées, en dernier lieu, par la Législature. L'exécution du plus grand nombre des lignes concédées est acquise, et, pour les autres, il n'y a pas de doute sur le résultat.

On s'explique dès lors, comment il se fait qu'une société demande la concession de 300 kilomètres de chemins de fer, à construire dans les provinces de Luxembourg et de Namur, sans réclamer le concours de l'État. Ce réseau international trouvera les mêmes éléments de succès que le chemin de fer de Luxembourg. Il n'aura pas à craindre la concurrence, ni des canaux, ni d'autres voies ferrées. Il aura à transporter la houille, les minerais, la chaux et un grand nombre d'autres matières pondéreuses. Il se reliera au chemin de fer de l'Est-Français par trois points, à la grande ligne du Nord, au Guillaume-Luxembourg, et il sera prolongé sur le territoire prussien, d'un côté, jusqu'au Rhin, et, d'un autre côté, jusqu'au chemin de fer Rhénan ; il traversera en deux points le chemin de fer du Luxembourg et les lignes en construction de Spa et de Dueren à Trèves. Ce sont là de nombreux affluents qui doivent nécessairement lui procurer une active circulation.

Dans son exposé des motifs, M. le Ministre des Travaux Publics, exprime l'espoir que le projet de loi rencontrera toutes les sympathies de la Législature. Cet espoir n'a point été trompé. Le projet, sauf en ce qui concerne l'art. 4, a reçu, des sections et de la section centrale, l'accueil le plus favorable. En rendant compte de leurs délibérations, nous n'aurons guère à présenter que des observations de détail et des vœux nombreux encore pour l'exécution de nouveaux chemins de fer.

EXAMEN DU PROJET.

Dans sa première séance, la section centrale, a pris connaissance des procès-verbaux des sections, et a ensuite adressé à M. le Ministre des Travaux Publics, diverses demandes de renseignements qui sont indiquées ci-après.

M. le Ministre s'est rendu à la séance suivante, et a soumis à la section centrale deux amendements, consistant :

1^o A ajouter à l'art. 2 du projet de loi un littéra nouveau, ainsi conçu :

« C. Un chemin de fer de Thielt à Lichtervelde. »

2° A introduire dans le projet un article qui deviendrait l'art. 5, et qui est ainsi formulé :

« Pour le cas où les conventions visées à l'art. 1^{er}, litt. A, B, C, D, se trouveraient annulées, faute, par les demandeurs en concession, de verser, aux époques y 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. »

M. le Ministre a aussi fait connaître que, depuis la présentation du projet de loi des modifications ont été apportées, d'accord avec les concessionnaires, aux conditions ayant pour objet le réseau luxembourgeois et le chemin de fer de Landen au chemin de Namur à Arlon. Ces modifications sont les suivantes :

Au n° 42 de l'art. 2 de la convention conclue entre le Ministre et M. Forcade et consorts, on a ajouté un paragraphe ainsi conçu :

« 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. »

La même disposition a été ajoutée à l'art. 1^{er} du cahier des charges.

L'art. 17 a été 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'État : 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 intéressés 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'adjuger séparément les travaux de
 » chaque ligne, les embranchements de la ligne n° 1 étant, quant à ce, consi-
 » dérés 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
 » déçus 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'État, sans aucune indemnité, et le Gouvernement
 » pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévoc-
 » ablement déçus de tous leurs droits. »

Au cahier des charges de la concession du chemin de fer de Landen au chemin de fer de Namur à Arlon, on a supprimé, au deuxième paragraphe de l'art. 1^{er}, les mots : *La station de Huy, du chemin de fer de Liège à Namur*, et on les a remplacés par ceux-ci : *Huy à une station à établir sur la rive gauche de la Meuse*.

Et à l'art. 2, § 1^{er}, on a ajouté, après les mots : *la station*, ceux-ci :

« Du chemin de fer de Namur à Liège, établie à... »

Voici les questions posées par la section centrale, et les réponses du Ministre :

PREMIÈRE QUESTION.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre vis-à-vis des concessionnaires de Hainaut-Flandre pour les obliger à exécuter les embranchements stipulés dans leur contrat ?

RÉPONSE.

Ainsi que le Gouvernement a eu occasion de s'en expliquer à différentes reprises, ces mesures dépendront des circonstances. En ce moment il est certain que la Compagnie ne trouve pas en elle-même, c'est-à-dire dans le concours qu'elle peut attendre des actionnaires, les ressources nécessaires pour suffire à une dépense de plusieurs millions de francs. Les recettes opérées par la Société, déduction faite des frais d'exploitation, sont loin de s'élever au montant des intérêts et de l'amortissement des obligations. En d'autres termes, les recettes nettes ne couvrent pas, jusqu'ici, les dettes de la Société, et les sommes dues aux porteurs d'obligations, sont prélevées sur le capital ou sur l'emprunt. Dans cette situation, les actionnaires ne touchent naturellement rien, et

il n'est pas possible de déterminer l'époque où ils recevront quelque intérêt de leur argent. Il ne faut donc pas présumer qu'ils répondraient à l'appel de fonds qu'exigerait la formation du capital considérable requis pour l'achèvement complet des embranchements. A défaut des actionnaires, il faudrait recourir à une nouvelle et importante émission d'obligations ou trouver à emprunter par une autre voie. Mais quelle est, dans l'occurrence, l'opération de ce genre qui présenterait des chances de succès ?

Reste l'expropriation. Elle serait, pour le moment du moins, une voie de rigueur qui, quoique légale et reposant sur la stricte exécution du cahier des charges, pourrait paraître d'autant plus exorbitante que, outre qu'elle frapperait des actionnaires déjà malheureux, elle n'a été suivie jusqu'ici vis-à-vis d'aucune société concessionnaire en retard, celle de Louvain à la Sambre exceptée. Mais cette dernière, lorsqu'elle a été l'objet de cette procédure sévère, se trouvait dans une position sans précédents et de nature à ne lui mériter aucune indulgence. En ce qui concerne d'ailleurs l'embranchement de Tournai, la section de Basècles à Péruwelz étant assurée grâce au prolongement vers Condé, il se trouvera construit pour une notable partie, et son achèvement entier est d'autant plus probable, que la Compagnie elle-même aura un intérêt évident à compléter la section de Basècles à Péruwelz par celle de Péruwelz à Tournai, sans que la dépense, pour cette dernière section, puisse lui être absolument inaccessible.

En résumé, le Gouvernement croit qu'il y a lieu, provisoirement, d'ajourner toute mesure contre la Société, se réservant d'agir ultérieurement quand et comme les circonstances le commanderont.

2^e QUESTION.

N'y a-t-il pas contradiction entre le § 1^{er} de l'art. 6 et l'art. 7 de la convention relative au chemin de fer de Lille à Tournai ?

RÉPONSE.

Nullement. L'art. 6 dit d'une manière générale quelle sera, dans la recette, la part du capital, des concessionnaires. Pour

le cas, du reste peu probable, où les concessionnaires emprunteraient, avec l'autorisation du Gouvernement et moyennant l'indemnité stipulée, la ligne de l'État vers Mouscron, de Tournai à Templeuve, il est dit à l'art. 7 que la recette à résulter du trafic local entre Templeuve et Tournai, appartiendra intégralement à l'État. Cette clause est de toute justice et les concessionnaires n'ont pas hésité à l'admettre. Il ne doit équitablement leur être tenu compte, en effet, que des transports propres à la ligne nouvelle. Mais cette ligne n'exercera aucune influence sur le mouvement local entre Tournai et Templeuve. L'État est déjà en possession de ce trafic, et il abandonnerait aux concessionnaires ce qu'il possède, et non ce que les concessionnaires lui apporteront, s'il leur bonifiait une part de la recette provenant de ce trafic. L'art. 6 § 1 et l'art. 7 combinés, signifient donc que les concessionnaires auront droit à la moitié de la recette, non compris éventuellement la recette de station à station entre Templeuve et Tournai.

5° QUESTION.

Pourquoi le projet actuel ne comprend-il pas la concession d'un chemin de fer direct de Châtelineau à Bruxelles, par Luttre, Nivelles, Braine-l'Alleud, alors que des concessionnaires sérieux se sont présentés ?

RÉPONSE.

La ligne de Châtelineau à Bruxelles n'offre pas le même caractère sur tout son parcours. De Châtelineau à Luttre, elle serait principalement industrielle; de Luttre à Bruxelles, venant se souder à la section de Charleroi à Luttre de la ligne de l'État, elle aurait un important mouvement de voyageurs. Elle se scinde donc en deux parties qui, n'ayant pas la même destination, ne doivent pas être soumises aux mêmes conditions. Quant à la partie de Luttre à Bruxelles, pour qu'elle remplisse convenablement le but qu'on se proposerait en ce qui concerne les voyageurs, elle devrait évidemment être établie sur un profil présentant toutes garanties de sécurité et de rapidité d'exploitation. Or, les plans qui ont été déposés par les demandeurs en concession sont loin d'être satisfaisants sous ce rapport et ne paraissent pas susceptibles d'être approuvés. Le ter-

rain permet-il, entre Bruxelles et Luttre, l'établissement d'un chemin de fer avec des inclinaisons qui ne seraient pas exagérées, c'est aux demandeurs en concession eux-mêmes à procéder aux études nécessaires pour le constater, et jusqu'ici il n'a point été fourni au Département des Travaux Publics d'études faites dans ces données. Le Gouvernement ne s'est donc pas trouvé en mesure de se prononcer sur la question de savoir si la section de Luttre à Bruxelles, construite avec un *maximum* acceptable de pentes et de rampes, comporterait un raccourcissement assez notable entre Bruxelles et Charleroi, c'est-à-dire des avantages assez sérieux pour le public, pour qu'il y ait lieu de créer cette ligne concurrente à la voie de l'État. Il doit nécessairement suspendre toute décision à cet égard.

Quant à la partie comprise entré Châte-lineau et Luttre, sans doute elle détournerait des transports de certaines sections des chemins de l'État, mais elle leur apporterait, d'autre part, des transports dont ces chemins sont privés aujourd'hui. Elle ferait donc récupérer comme affluent, la perte qu'elle provoquerait comme voie de raccourcissement. D'ailleurs, elle rendrait d'incontestables services à une contrée extrêmement industrielle. A ces divers titres, le Gouvernement pense qu'il peut y avoir lieu de concéder cette ligne aux conditions ordinaires, mais en stipulant un droit de reprise, par le motif qu'elle se trouve enchevêtrée dans le réseau de l'État. Le Gouvernement se réserve donc d'examiner, dans les vues qu'il vient d'indiquer, les propositions nouvelles qui pourraient lui être soumises.

4^e QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de substituer à la ligne de Grammont à Nieuport un embranchement se reliant à la voie ferrée de Lichtervelde à Furnes, pour le cas où la première de ces lignes ne pourrait pas s'exécuter sur tout son parcours?

RÉPONSE.

Il ne semble pas au Gouvernement qu'il y ait lieu de prévoir l'inexécution de la ligne de Grammont à Nieuport. Un concessionnaire se présente, assumant, sous les clauses et conditions ordinaires, l'obligation de construire cette ligne. Pour quels

motifs douter de l'exécution de celle-ci? Elle offre même, sur la plus grande partie de son parcours, des éléments de trafic dont on ne saurait méconnaître l'importance. D'ailleurs le Gouvernement a facilité cette utile entreprise de deux manières, d'abord en lui adjoignant en quelque sorte à titre de prime la ligne de Courtrai à Denderleeuw, ensuite en admettant pour sa construction des conditions exceptionnelles d'économie. Ainsi dans l'opinion du Gouvernement, non-seulement l'on ne doit pas substituer dès aujourd'hui, dans une prévision peu fondée, un embranchement à la ligne projetée, mais l'exécution de cette ligne, liée surtout comme elle l'est à celle de Courtrai à Denderleeuw, est aussi assurée que celle de plusieurs autres lignes comprises au projet.

5° QUESTION.

Pour quels motifs le Gouvernement propose-t-il un changement au tracé primitif prévu par la loi adoptée du chemin de fer d'Ath à Hal.

RÉPONSE (1).

Les considérations qui ont déterminé le Gouvernement à proposer une modification quant au tracé du chemin de fer dit de Hal à Ath, sont sommairement consignées dans l'Exposé des motifs. On ne peut donc que les reproduire ici avec certains développements et certaines indications qui permettront peut-être d'en mieux saisir la portée. Elles se résument en ces deux points. La modification est désirable dans l'intérêt de l'exploitation et dans l'intérêt du Trésor; d'autre part, le changement projeté ne préjudicie à aucun intérêt privé sérieux. Telle est la conviction du Gouvernement.

Voici l'origine de la proposition soumise aux Chambres.

Cette proposition émane des concessionnaires. Elle leur a été suggérée par le résultat des études auxquelles ils se sont livrés immédiatement après le vote de la loi de 1862, pour la construction de leur ligne.

Un plan qu'ils avaient entre les mains,

(1) Les plans relatifs au chemin de fer de Hal à Ath seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

dressé il y a quelques années, et qui présentait, de Hal à Enghien, un tracé différent de ceux qui ont été présentés à l'approbation du Département des Travaux Publics, était, à ce qu'ils affirmaient, entaché d'erreurs telles, que l'exécution en était matériellement impossible.

Cette allégation, fondée sur des faits qui ont motivé, de la part des concessionnaires, des études nouvelles qui les ont conduit à la présentation des deux autres tracés dont il va être question, a fait l'objet d'un contrôle attentif. Une vérification sur le terrain faite par les ingénieurs de l'administration, a fait reconnaître qu'en effet le plan dont il s'agit était purement imaginaire et d'une exécution impossible.

C'est dans ces circonstances que les concessionnaires ont présenté un premier tracé nouveau, conforme à la convention qui régissait la concession, c'est-à-dire prenant la station de Hal comme point de départ de la ligne.

Ce tracé était établi sur un profil de six millièmes par mètre, inclinaison supérieure à toutes celles adoptées sur les lignes de l'État, les sections de la Vesdre exceptées. Aussi les concessionnaires avaient-ils prévu l'opposition de la Direction des chemins de fer (on sait que c'est l'État qui exploite la ligne de Hal à Ath), et, dans cette prévision, avaient-ils recherché d'avance un tracé plus acceptable.

Les fonctionnaires du chemin de fer furent en effet unanimes pour envisager les rampes et les pentes de six millièmes comme fort regrettables au point de vue d'une exploitation rapide et économique, et pour en réclamer la réduction.

On fut ainsi amené à examiner avec soin le second tracé nouveau proposé.

D'après ce dernier, il fallait suivre la vallée dans laquelle se trouve établi le chemin de fer de l'État de Bruxelles à Braine-le-Comte, jusque vers Tubize.

Ce parallélisme obligé sur une longueur de plusieurs kilomètres, avait fait naître l'idée chez les concessionnaires, idée

d'ailleurs fort naturelle, d'utiliser le chemin de fer de l'État jusqu'à Tubize, au lieu de le côtoyer, et ce fut la proposition qu'ils soumirent subsidiairement à l'État.

Mais dans la pensée des concessionnaires, et telle était la base de leur proposition, quoique partant en réalité de Tubize, leur chemin de fer devait fictivement être considéré comme partant de Hal, d'où la conséquence qu'ils auraient continué à jouir de la bonification de la moitié de la recette sur la section de Hal à Tubize. Seulement, n'ayant aucune dépense à faire pour la construction de cette section, étant dispensés, d'autre part, d'une partie des frais de construction nécessaires pour atteindre le point commun des deux tracés étudiés par eux, lequel point est Bierghes, ils ne pouvaient pas avoir la prétention d'obtenir à la fois, sans indemnité envers le Trésor, une modification de tracé qui leur apporterait une économie plus ou moins grande sur le capital de construction, et la conservation de leur part première de recette.

Pour le cas où la modification de tracé serait adoptée, ils proposèrent donc de verser dans la caisse de l'État une somme de 400,000 francs. Puis, sur le refus du Département de négocier sur ces bases, ils majorèrent l'offre d'indemnité et la portèrent à un million de francs.

Le Département n'en persista pas moins à décliner toute négociation au sujet d'une convention qui, ayant pour objet le déplacement du point de départ de la ligne, n'aurait pas réservé intégralement à l'État toute la recette entre Hal et Tubize.

En d'autres termes, le Gouvernement agissait dans cette conviction, et les chiffres à cet égard seront posés plus bas, qu'il lui était plus avantageux de conserver toute la recette entre Hal et Tubize, que d'encaisser un million de francs.

En présence du refus formel et définitif du Département, de rien bonifier aux concessionnaires sur cette section, même au prix d'une indemnité d'un million de

francs, les concessionnaires crurent qu'il était de leur intérêt de retirer leur proposition concernant le déplacement de l'origine de leur ligne. Ils la retirèrent en effet, et ne consentirent à la maintenir avec l'amendement du Gouvernement concernant le partage de la recette, que sur les instances du Gouvernement lui-même.

Le Département des Travaux Publics a-t-il eu tort ou raison dans sa conduite? Est-il ou n'est-il pas plus avantageux à l'État, et, si oui, dans quelle proportion est-il plus avantageux à l'État, que la ligne en question parte de Tubize, à condition bien entendu que la recette intégrale de Hal à Tubize appartienne à l'État? Voilà des points de fait qu'il semble facile de résoudre et dont l'appréciation est des plus simples.

1° En maintenant l'origine de la ligne à Hal, il faut ou affronter des rampes excessives et que l'État a évitées partout où il a construit lui-même, ou racheter ce que ces rampes ont d'exorbitant par un allongement de parcours. Dans le premier cas, c'est l'exploitation qui souffre, qui est astreinte, sur ce point et sans nécessité démontrée, à des difficultés exceptionnelles, lesquelles se traduisent toujours, pour les voyageurs en perte de sécurité, — pour l'administration en perte d'argent ; — dans le second cas, l'allongement de parcours que présente le passage par Tubize, d'insignifiant qu'il est (1,500 à 1,600 mètres) s'annule presque complètement.

2° Qu'on suppose qu'il n'y ait pas lieu, à raison des vices du profil, d'abandonner la section directe de Hal à Bierghes (point d'intersection commun), soit au profit d'une section partant de Tubize, soit au profit d'une section dont le point de départ serait maintenu à Hal, mais qui rachèterait par un allongement de parcours ce que les rampes projetées ont d'exagéré, — quelle est la longueur de la partie comprise entre Hal et Enghien? 13,060 mètres. Or, la longueur de la partie comprise entre Tubize et Enghien étant de 11,600 mètres,

il y a une différence de $3 \frac{1}{2}$ kilomètres dans la longueur respective des parties de ligne nouvelles à construire; donc la même différence dans l'entretien, gardes-barrières, terrassements, billes et rails. Mais l'entretien est à la charge de l'État. L'intérêt de l'État apparaît donc ici sous une seconde face.

3° Il apparaît sous une troisième face, et dans une mesure plus marquée, si l'on a égard à la part qui revient au Trésor suivant la dernière convention, dans les recettes générales de la ligne.

On vient de voir que la longueur de Hal à Enghien (section directe) est de 15,060 mètres.

La longueur de Hal à Enghien, en passant par Tubize, est de 16,600 mètres.

En suivant le premier tracé, la part de recette des concessionnaires sera de moitié sur tout le parcours, ou, ce qui revient au même, de toute la recette sur la moitié du parcours, soit donc de toute la recette sur $\frac{15,060}{2} = 7,530$ mètres.

La part de l'État sera la même.

En suivant le tracé passant par Tubize, la part des concessionnaires sera de moitié sur la section de Tubize à Enghien, ou de toute la recette sur la moitié de ce parcours, soit (la longueur de cette section étant de 11,600 mètres) de toute la recette sur $\frac{11,600}{2} = 5,800$ mètres.

Quant à la part de l'État, elle sera égale à celle des concessionnaires sur la section nouvelle, soit également la recette totale sur 5,800 mètres, mais l'État touchant intégralement la recette entre Hal et Tubize, soit sur 5,000 mètres, sa part définitive se composera de toute la recette sur 10,800 mètres.

Ainsi, dans la seconde hypothèse (celle du point de départ à Tubize), les recettes seront partagées (chiffres ronds) entre l'État et les concessionnaires dans le rapport de 2 à 1, l'État touchera un tiers hors part, soit le montant de la recette sur 5 kilomètres.

Présentons, sous une autre forme, le

résultat financier de l'une et de l'autre opération.

Par le tracé direct, il y a, de Hal à Enghien, 13 kilomètres, soit une recette brute de 450,000 francs, à raison de 30,000 fr. par kilomètre, à partager par moitié égale entre l'État et les concessionnaires, ce qui donne à chacun 225,000 francs.

Par le tracé modifié, il y a entre Tubize et Enghien 11 $\frac{1}{2}$ kilomètres, dont la recette serait à partager, soit, pour une recette totale de 345,000 francs, — une somme de 172,500 francs pour chacun des participants. Mais l'État prendrait seul toute la recette afférente à la section de Hal à Tubize, soit, sur 5 kilomètres, 150,000 francs. L'État toucherait donc 322,500 francs, là où les concessionnaires ne recevraient que 172,500 francs.

On a, dans l'Exposé des motifs, évalué la recette nette kilométrique pour la ligne nouvelle à 13,000 francs par kilomètre, ce qui fixerait à 75,000 francs le prélèvement net du Trésor, dans la seconde hypothèse. Cette évaluation est-elle exagérée? Elle est vraisemblablement plutôt au-dessous qu'au-dessus de la vérité.

La ligne de Hal ou de Tubize à Ath, n'est que le prolongement de la ligne de Tournai à Jurbise et peut sans doute être considérée comme d'égale importance. Or, la ligne de Tournai à Jurbise donne déjà très-sensiblement pour la part du concessionnaire, 13,000 francs. Nous nous trouvons donc en présence d'un résultat qu'on peut considérer comme certain, car si la ligne de Tournai à Jurbise semble offrir quelque avantage sur celle de Hal à Ath quant au mouvement des marchandises, cette dernière par contre paraît devoir être plus productive quant au mouvement des voyageurs, et l'ouverture de la ligne directe de Tournai à Lille, donnant à la section de Tournai à Ath de la ligne de Tournai à Jurbise, et à la section de Hal ou de Tubize à Ath, le caractère de sections d'une ligne internationale d'une importance réelle, il n'est pas douteux que la

section de Hal ou de Tubize à Ath ne donne un produit kilométrique égal à celui qu'a donné jusqu'ici, dans de moins bonnes conditions, la ligne de Tournai à Jurbise.

La progression générale des recettes sur les chemins de fer est du reste marquée ; la nouvelle ligne ne peut manquer de participer à cette expansion du mouvement des transports.

4° Par la dernière combinaison, les communes si industrielles de Lembecq et de Tubize seront, dans la direction d'Ath, Tournai et Lille, reliées directement, au lieu d'être assujetties au détour par Hal. — Hal lui-même est désintéressé dans la question, de même que toutes les populations comprises dans un certain rayon de Hal et qui n'ont d'accès au chemin de fer que par la station de cette ville.

Les communes situées au delà de Bierghes, dans la direction d'Enghien, sont également désintéressées, puisqu'à partir de Bierghes les deux tracés nouveaux se confondent.

Enfin les populations comprises entre Bierghes et Hal sur le tracé qu'on abandonnerait, ne le sont pas moins, puisqu'il n'y a pas place pour une station intermédiaire entre ces deux localités. Quel que soit le tracé définitif, ce troisième groupe de population ne peut être desservi que par les stations de Hal et de Bierghes.

Au point de vue de l'intérêt dont on s'occupe ici, le tracé par Tubize, avantage donc Tubize et Lembecq, sans préjudicier à personne.

6° QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas compris au projet le chemin de fer de Houdeng à Jurbise ?

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas compris au projet le chemin de Houdeng à Jurbise, parce qu'il ne lui est pas démontré que ce chemin, en quelque sorte parallèle au chemin de fer de l'État de Jurbise à la Louvière, compenserait pour l'industrie la perte qu'il occasionnerait au Trésor. Sans doute l'intérêt du Trésor n'est pas dominant, sans doute cet intérêt n'est pas le seul qu'il faille consulter. En proposant de

concéder sur divers points et en construisant même aux frais de la caisse publique, plusieurs lignes faisant concurrence au réseau de l'État, le Gouvernement a prouvé dans le passé et prouve dans le présent qu'il sait prendre en considération les besoins de l'industrie et des populations. Mais encore faut-il qu'il s'agisse de besoins réels et importants, sous peine de faire essuyer aux recettes de l'exploitation de l'État, un échec qui tournerait au détriment du public lui-même. Priver sans nécessité, sans utilité sérieuse, les lignes de l'État, des transports qui leur sont acquis, serait non atteindre mais dépasser le but.

7° QUESTION.

N'y aurait-il pas avantage à faire construire par l'État la ligne de Tournai vers Lille?

RÉPONSE.

L'État a cru devoir abandonner aux capitaux privés la construction de la ligne de Tournai vers Lille, parce que cette ligne est évidemment le prolongement de la ligne dite de Hal à Ath et de celle de Jurbise à Tournai. Faisant corps avec ces deux dernières lignes, il était rationnel qu'elle fût soumise au même régime. Le Gouvernement a été encouragé à proposer cette combinaison à la Chambre, par l'accueil fait par la Législature à la concession du chemin de Hal à Ath. Celui-ci semble en effet présenter plus d'éléments de trafic que la ligne vers Lille. La Législature n'a cependant pas hésité à en sanctionner la concession. Mais ce n'est pas le seul précédent dans cette affaire qui ait dicté sa conduite au Gouvernement. Il y en a un autre plus concluant encore, c'est l'approbation antérieurement donnée par les Chambres à la concession pure et simple du chemin de Lille à Tournai. La combinaison actuelle n'est présentée, que parce que la concession pure et simple, c'est-à-dire celle à laquelle l'État restait complètement étranger, n'a pas abouti.

8° QUESTION.

Quelle est la recette produite (voyageurs et marchandises) entre Tournai et Lille?

RÉPONSE.

M. le Ministre ayant fait observer que le relevé demandé exigerait un travail long et difficile, la section centrale n'a pas cru devoir insister pour l'obtenir.

9° QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas adhéré à la combinaison par laquelle des demandeurs en concession auraient exécuté 1° la ligne de Courtrai à Denderleeuw, avec embranchement vers Grammont, et 2° auraient repris, pour le compléter, le réseau de la Flandre occidentale?

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas cru pouvoir adhérer à cette combinaison, parce qu'elle était subordonnée à une extension de la garantie d'intérêt dont jouit la Flandre occidentale. L'on ne peut méconnaître les avantages de diverse nature à résulter d'une fusion de plusieurs exploitations morcelées. Le Gouvernement appelle de semblables fusions de tous ses vœux, persuadé qu'elles serviront à la fois, et les intérêts du public, à qui elles assureront une meilleure exploitation des lignes concédées, et les intérêts de ceux qui ont engagé des capitaux dans ces entreprises. Mais il croit que l'opération consistant à grouper plusieurs lignes, présente par elle-même assez d'avantages pour pouvoir se passer de l'intervention pécuniaire de l'État. Il est persuadé que le temps amènera naturellement en cette matière, une solution qu'on est unanime à préconiser. De plus, l'octroi d'un supplément de garantie d'intérêt a paru au Gouvernement d'autant plus difficile dans cette circonstance, que ce concours a été refusé à différents autres projets pour lesquels il était réclamé. Il n'aurait donc pu accepter la combinaison dont il s'agit, sur les bases où elle lui était proposée, que sous peine de mériter le reproche d'accorder à l'un ce qu'il refusait à l'autre.

10° QUESTION.

L'arrêté du 21 mai 1845 est-il encore obligatoire?

RÉPONSE.

Ni l'arrêté ministériel du 21 mai 1845, ni même l'arrêté royal du 29 novembre 1846, ne sont d'exécution obligatoire pour les demandes en concession qui passent par la Législature.

En effet, pour ce qui concerne l'inexécution du règlement du 29 novembre 1846, en supposant qu'il s'applique à d'autres concessions qu'à celles qui peuvent être directement accordées par autorité royale, elle serait doublement couverte, une fois par l'intervention de l'arrêté royal qui forme le projet de loi à soumettre aux Chambres, une seconde fois par la sanction royale qui vient compléter l'œuvre

législative après le vote des Chambres, — et ce en vertu du principe que la Couronne, comme toute autorité, peut défaire ce qu'elle a fait, qu'elle peut renoncer, expressément ou implicitement, à des prescriptions émanées d'Elle-même. En d'autres termes, le Roi peut déroger par un nouvel arrêté à un arrêté antérieur, cette dérogation peut être formelle ou tacite, et si un projet de loi est déposé, ayant pour objet une concession de péages, sans que les formalités du règlement du 29 novembre aient été remplies, il y a dérogation tacite à ce règlement, le Roi intervenant dans ce projet de loi, ou plutôt le projet de loi n'étant en réalité qu'un arrêté royal. Par le même motif il y a dérogation tacite, et pour la seconde fois, lorsque le Roi approuve et transforme ainsi définitivement en loi, le projet voté par les deux Chambres. Ce qui revient à dire que le Roi n'a pas pu se lier irrévocablement lui-même. A plus forte raison, l'arrêté ministériel de 1845 n'a-t-il pas pu imposer des règles à la Couronne ou à la Législature. La Législature agit en maîtresse souveraine, et il n'y a pour elle, en cette matière, de mode d'information, que celui qu'elle dicte elle-même, en vertu de son pouvoir discrétionnaire. Si elle se croit suffisamment instruite par le seul examen auquel elle soumet dans son sein les projets de concessions qui lui sont déférés, elle agit dans la plénitude de son droit.

DISCUSSION GÉNÉRALE EN SECTIONS.

Le 4^{re} section exprime le désir de voir observer, autant que possible, les instructions ministérielles sur les demandes en concession de chemins de fer, en ce qui concerne la production des plans, devis et autres éléments d'appréciation qui sont de nature à mettre les sections à même de porter sur les propositions du Gouvernement un jugement en pleine connaissance de cause.

Elle désire qu'il soit demandé au Gouvernement où en est la question du raccordement des stations du Nord et du Midi à Bruxelles ⁽¹⁾.

(1) Après les explications données sur ce sujet par M. le Ministre des Travaux Publics, dans la séance du 24 mars, la section centrale a pensé qu'il était superflu de poser cette question,

A l'unanimité, elle demande que la section centrale examine s'il n'y a pas lieu d'autoriser le Gouvernement à concéder, aux conditions ordinaires : 1° un chemin de fer de Houdeng à Jurbise, passant par Rœulx ; 2° un chemin de fer de Lokren à la frontière de Hollande ; 3° un chemin de fer de Saint-Nicolas à Terneuzen.

La 2^e section, à l'unanimité, émet le vœu que le Gouvernement présente un projet de loi sur la surveillance à exercer par lui relativement à l'exploitation, l'ordre et la police des chemins de fer concédés, et qu'en attendant il exerce avec plus de soin le droit de surveillance dont il est investi.

Elle émet également le vœu que le Gouvernement attache par une loi, et, en attendant, par des conditions à insérer dans les cahiers des charges, une sanction sérieuse à l'exécution des obligations qui incombent aux concessionnaires.

Elle demande ce que le Gouvernement se propose de faire en présence de l'impossibilité dans laquelle se trouve la Société de Hainaut et Flandres de réaliser ses obligations, et s'il laissera des populations nombreuses privées du chemin de fer, parce que cette Société ne peut pas satisfaire aux contrats qu'elle a acceptés ?

Elle désire des explications sur les art. 6 et 7 de la convention conclue, le 6 février 1863, entre le Gouvernement et MM. Schaken et Bruncau.

A la 3^e section, deux membres ont présenté les observations suivantes, auxquelles la section s'est ralliée :

Ils expriment le désir de ne point voir rédiger les conventions et les cahiers des charges de manière à indiquer, pour le tracé des chemins de fer, des points obligés autres que ceux de départ et d'arrivée. Ces prescriptions rigoureuses sont souvent un obstacle à ce que les lignes nouvelles traversent des centres peuplés, ou à l'adoption définitive d'un tracé tout à la fois plus économique et plus favorable à l'intérêt général. Ils insistent d'autant plus sur cette observation que les projets qui sont soumis aux délibérations de la Chambre, ont été rarement l'objet d'études approfondies.

Un autre membre fait observer que, de l'étude attentive de la carte, résulte la preuve que certains districts agricoles, et notamment dans la haute et basse Hesbaye, sont encore privés de chemins de fer. La section se rallie à cette opinion, et autorise, ainsi que la section centrale, l'insertion au rapport de la note suivante, émanée du membre qui a pris l'initiative de cette observation :

« Si, depuis 1851 surtout, de nombreux chemins de fer ont été décrétés et
 » exécutés, ou sont en voie d'exécution dans les différentes parties de nos pro-
 » vinces, il existe encore des lacunes pour beaucoup de localités très-peuplées
 » et très-importantes par leurs richesses territoriales. Si de nombreux railways
 » ont été décrétés pour favoriser les intérêts industriels et commerciaux, si le
 » pays a dû se soumettre à des sacrifices très-notables, soit pour leur construc-
 » tion, soit pour garantie d'un *minimum* d'intérêt, il est aussi de toute équité
 » d'accorder à certaines contrées agricoles leur juste part dans ces moyens faciles
 » et économiques de communication.

» Sous ce rapport, des parties de la haute et de la basse Hesbaye, pays agri-
 » cole par excellence, sont encore privées de voies ferrées ; c'est ainsi qu'il existe,
 » dans notre réseau de chemins de fer, une lacune entre Wavre et Jodoigne,

» et de là vers Landen, en traversant, par la vallée si industrielle du Jaer, les
 » riches et peuplés cantons de Looz, à Tongres et à Maestricht.

» Afin de pouvoir combler cette lacune, une demande en concession d'une
 » grande ligne internationale a été déposée au Département des Travaux Publics ;
 » elle partirait de la frontière française, à Mouscron, près de Tournai, se diri-
 » geant par *Lessines, Tubize, vers Wavre, Jodoigne et Landen*, et de là, par
 » le canton de Looz, vers *Tongres et Maestricht*. Ce chemin de fer interna-
 » tional serait un affluent très-considérable de plusieurs de nos grandes lignes
 » ferrées, qu'il conperait directement ; il traverserait d'un bout à l'autre des
 » contrées riches par leurs produits de toute nature et ayant une population très-
 » concentrée.

» Cette voie se trouve donc dans les meilleures conditions d'exécution, n'ayant
 » pas de grandes difficultés de terrain à vaincre, et mérite, sous tous les rap-
 » ports, d'être fortement appuyée auprès du Département des Travaux publics. »

La 6^e section émet le vœu que, s'il se présente des demandeurs en concession, le Gouvernement soumette à la Chambre un projet de loi pour concéder aux conditions ordinaires, un chemin de fer d'Ostende à Thourout, de là à Ypres et d'Ypres à la frontière française, dans la direction d'Armentières, pour se rattacher à une station du chemin de fer du Nord.

La section charge son rapporteur de demander au Gouvernement les raisons pour lesquelles il n'a pas compris dans le projet de loi le chemin de fer de Houdeng à Jurbize et celui de Luttre à Bruxelles, par Nivelles.

DISCUSSION GÉNÉRALE EN SECTION CENTRALE.

Deux questions seulement ont été soulevées dans la discussion générale.

Un membre reproduit les observations présentées à la 5^e section, tendantes à ce que, dans les conventions et les cahiers des charges soumis à l'approbation des Chambres, on n'indique pas pour le tracé des chemins de fer des points intermédiaires obligés. Il appuie cette opinion par de nombreuses considérations.

D'autres membres, tout en partageant l'opinion qu'il y a de graves inconvénients à obliger par la loi les concessionnaires à faire passer le chemin de fer par des localités secondaires, sans avoir au préalable fait du tracé une étude approfondie, croient cependant qu'il ne doit y avoir, à cet égard, rien d'absolu ; qu'il y a, par exemple, des localités importantes qui doivent, même au point de vue de l'intérêt général, être reliées au chemin de fer, et qu'en conséquence il est rationnel que le Gouvernement impose, dans ce cas, aux concessionnaires l'obligation d'y faire passer la voie ferrée.

Après cette discussion, la section centrale émet le vœu, par quatre voix contre une et deux abstentions, « que le Gouvernement ne multiplie pas, avant l'approbation des plans définitifs du tracé, la désignation de points intermédiaires obligés. »

La seconde question a été soulevée par un autre membre de la section centrale qui a signalé la manière défectueuse avec laquelle les compagnies concessionnaires de chemins de fer exécutent les cahiers des charges. La sécurité publique et l'intérêt des contribuables exigent que l'État se réserve une action plus énergique

sur les compagnies et qu'il exerce une action plus sérieuse et plus efficace. La plupart des obligations contractées par les compagnies manquent de sanction et le contrôle de l'État est purement illusoire. Il appelle aussi l'attention sur un autre point très-important et que l'État doit prendre en considération, lorsqu'il octroie des concessions de chemins de fer.

La diversité des conventions, les différents modes d'exploitation ont amené une grande variété dans les tarifs de transport des voyageurs et de marchandises. L'uniformité des tarifs est un but vers lequel on doit tendre. Il serait impossible d'y arriver actuellement, mais on doit cependant marcher vers ce but. On doit surtout stipuler, dans les cahiers des charges, des réserves qui rendraient possible la réalisation de cette idée. Il faut prendre des précautions pour l'avenir, afin de ne pas se heurter plus tard contre des droits acquis. Des modifications dans ce sens pourraient être introduites aux articles des cahiers des charges, relatifs aux règlements à approuver par le Gouvernement, et à la fixation du nombre des convois destinés à transporter, soit les voyageurs, soit les marchandises.

Après une courte discussion, la section centrale émet le vœu « que, dans les conventions présentes, si faire se peut, ou tout au moins dans les conventions futures, le Gouvernement stipule des conditions qui lui donnent les moyens d'arriver, autant que possible, à l'uniformité des tarifs, et d'avoir une sanction pour la parfaite exécution des cahiers des charges et des règlements des compagnies concessionnaires. »

DISCUSSION DES ARTICLES.

ARTICLE PREMIER.

LITT. A. — Chemins de fer : 1° de la frontière française, près Bouillon, à la frontière de Prusse, par Bastogne; 2° de la ligne de Namur, vers Givet, à Vielsalm; 3° de la ligne de Bouillon à Bastogne, de ou vers Rochefort.

L'ensemble de ces divers chemins de fer, formera un réseau de 285 kilomètres.

Ainsi que le dit l'exposé des motifs du projet de loi, l'ouverture de ces voies ferrées procurera des avantages immenses au pays qu'elles sont destinées à desservir.

Les habitants du Luxembourg sont restés longtemps, quant aux chemins de fer, dans une position d'infériorité vis-à-vis des populations des autres provinces du royaume, et même à l'égard de leurs anciens frères du Grand-Duché, qui bientôt auront terminé un réseau complet de chemins de fer, grâce aux sacrifices considérables que ce petit pays s'est imposés. Le Luxembourg belge n'est encore traversé que par une seule ligne de chemin de fer. Ce qui est tout à fait insuffisant pour une étendue territoriale presque égale à la sixième partie du royaume. Le Gouvernement ne pouvait pas, sans injustice, laisser se perpétuer un semblable état de chose. Dans les pays civilisés, les chemins de fer sont devenus une nécessité sociale. L'absence de ces voies de communication crée une inégalité choquante dans la distribution de la richesse publique.

Un honorable orateur disait dernièrement dans cette Chambre, que la question de concurrence se résumait presque tout entière dans celle des transports; qu'il

fallait arriver le plutôt possible au transport à bon marché de toute espèce de marchandises et de matières premières. Or, comment parvenir à ce résultat désirable dans une vaste contrée qu'on laisserait privée de canaux et de chemins de fer ! Ce serait la frapper de stérilité.

Du moment où nos riches provinces étaient sillonnées de voies ferrées, la pensée du Gouvernement devait naturellement se porter vers les moyens de doter la province du Luxembourg des mêmes avantages, sous peine de la condamner à un isolement fatal. L'année dernière, un premier pas avait déjà été fait dans cette voie d'amélioration par les concessionnaires des chemins de fer de l'Ourthe et de Spa. Cependant, ces deux lignes ne touchent le Luxembourg qu'à ses extrémités ; des lignes intermédiaires étaient indispensables. C'est cette lacune que le projet de loi vient combler, et il ajoute au réseau luxembourgeois un chemin de fer vers Givet, vivement réclamé, à la session dernière, par d'honorables députés de la province de Namur.

Ce vaste réseau aura été obtenu, comme le dit M. le Ministre des Travaux Publics, sans le moindre sacrifice du trésor public.

Aussi, le litt. A de l'art. 1^{er} a-t-il été adopté, à l'unanimité, par toutes les sections et par la section centrale.

La section centrale adopte l'amendement proposé à cet article par le Ministre des Travaux Publics, amendement qui ne consiste qu'à accorder aux concessionnaires la faculté d'exécuter un embranchement de quelques kilomètres dans la direction de Givet. Elle adopte également les modifications apportées au cahier des charges, et mentionnées à la p. 6.

LITT. B. — **Chemin de fer de Landen au chemin de fer de Namur à Arlon.**

Cette concession est aussi fort importante. La ligne concédée a une longueur de 75 kilomètres ; ce chemin de fer reliera entre elles les deux lignes d'Anvers à Liège et du Luxembourg. Elle traversera des contrées d'une grande richesse agricole, et, à Huy, la magnifique vallée de la Meuse. Cette concession fait droit, d'ailleurs, aux réclamations si justes, si légitimes que nous avait fait souvent entendre l'honorable représentant de Waremme. Elle est accordée à des noms fort connus en Belgique et d'une grande valeur financière, ce qui donne toute garantie de la bonne et prompte exécution de cette voie ferrée.

Toutes les sections et la section centrale adoptent le litt. B, à l'unanimité.

La section centrale adopte également le changement proposé au cahier des charges par M. le Ministre des Travaux Publics, d'accord avec les concessionnaires.

LITT. C. — **Chemin de fer du Piéton.**

La 1^{re} section demande si le concessionnaire est obligé de raccorder, à ses frais, les divers charbonnages que la ligne concédée traverse ?

A la 5^e section, un membre (à l'opinion duquel la section s'est ralliée par huit voix contre une) demande qu'à l'avenir le Gouvernement s'abstienne, dans les cahiers des charges, d'imposer aux concessionnaires de n'employer que des fers ou des fontes belges, et de ne se servir que d'un matériel d'exploitation construit

en Belgique. Ce sont là des errements du système protecteur qui peuvent d'autant mieux disparaître avec le système lui-même que l'industrie belge lutte victorieusement sur les marchés étrangers pour des fournitures de ce genre, et que l'industrie étrangère ne saurait songer à venir faire une concurrence à nos industriels. Un autre membre de la 5^e section appuie ces considérations. Il croit d'autant plus utile d'admettre la suppression proposée que l'industrie belge serait la première victime, si les pays voisins prenaient des mesures analogues dans l'intérêt de leur industrie nationale.

La section centrale partage l'opinion de la 5^e section. Il est d'ailleurs à remarquer que le Gouvernement a déjà fait un premier pas dans la voie indiquée. Pour le réseau luxembourgeois, les concessionnaires sont libres de prendre les fers et le matériel à l'étranger, s'ils le jugent convenable.

Le litt. C est adopté.

LITT. D. — Chemins de fer : 1^o de Courtrai à Denderleeuw ; 2^o de Grammont à Nieupoort.

La 1^{re} section approuve le projet, à la condition que le Gouvernement se montre très-rigoureux quant aux délais fixés par les art. 2 et 3 de la convention. Elle désirerait que le libellé du n° 2 fut modifié en ce sens : « Un chemin de fer aboutissant à Nieupoort, en passant par Audenarde, Wareghem, Ingelmunster et Roulers, ou bien par Audenarde, Thielt et Lichtervelde. »

La 4^e section appelle l'attention du Gouvernement sur l'utilité qu'il pourrait y avoir à rapprocher la ligne de Courtrai à Denderleeuw de la commune d'Herzele, et celle de Grammont à Audenarde de la commune de Nederbraekel, de manière à faire établir des stations dans ces communes. Elle demande également au Gouvernement d'examiner la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de substituer à la ligne de Grammont à Nieupoort un embranchement se raliant à la voie ferrée de Lichtervelde à Furnes.

À la section centrale, quelques observations ont été échangées relativement à la combinaison qu'avait proposée le chef d'une des plus puissantes maisons financières de Bruxelles, combinaison qui consistait à acheter le chemin de fer de la Flandre occidentale, à construire la ligne de Courtrai à Denderleeuw, avec embranchement d'Audenarde à Grammont, moyennant la réversion sur ces deux dernières lignes de la partie disponible de la garantie accordée par le Gouvernement à la Compagnie de la Flandre occidentale.

Un membre reproduit les observations présentées à la 1^{re} section, et demande que le Gouvernement tienne rigoureusement la main à l'exécution dans les délais déterminés par les art. 2 et 3 de la convention conclue entre le Ministre et le concessionnaire.

La section centrale adopte le litt. D.

Un membre appelle ensuite l'attention de la section centrale sur une demande en concession relative à un chemin de fer de Courtrai à Hérentals, passant par Audenarde et Alost, formée dès l'année 1847, et renouvelée en décembre 1862. Il croit que la priorité était acquise à l'auteur de cette demande, et lui donnait des titres à la bienveillance du Gouvernement.

La section centrale décide que l'attention du Gouvernement sera attirée sur les droits que peuvent avoir dans cette question les demandeurs primitifs.

LITT. E. — Chemin de fer de Tournai à la frontière française.

La 1^{re} section appelle l'attention de la section centrale sur l'ambiguïté que présente la rédaction des art. 6, 7 et 8 de la convention. La section exprime du reste le vœu que le Gouvernement exécute lui-même le tronçon de Tournai à la frontière. Elle demande que le Gouvernement indique dans quel délai la Compagnie du Nord doit exécuter la partie de Lille à la frontière belge, et le prie de faire des efforts pour amener la prompte exécution de toute la ligne.

À la 5^e section, un membre demande si, par l'art. 2 de la convention du 6 février 1863, l'État abandonne à la société la propriété de la partie du chemin de fer de Tournai à Mouscron qui sera parcourue par les convois des concessionnaires?

La 5^e section ne le croit pas, mais elle appelle sur ce point l'attention de la section centrale.

La 6^e section charge son rapporteur de demander au Gouvernement s'il n'y aurait pas avantage de faire construire la petite ligne de Tournai à la frontière française par l'État, et quelle est la recette produite sur la ligne entre Tournai et Lille, tant en voyageurs qu'en marchandises.

La section centrale, après avoir pris connaissance de la réponse du Gouvernement à la question indiquée au n° 7, adopte le litt *E*.

LITT. F. — Chemin de fer de Péruwelz à la frontière française.

La 1^{re} section adopte le projet et invite le Gouvernement à hâter par tous les moyens l'exécution des divers embranchements du chemin de fer de Hainaut et Flandre.

La section centrale adopte.

ART. 2.

LITT. A. — Chemin de fer d'Anvers à la frontière du duché de Limbourg.

La 1^{re} section, sans rejeter la proposition du Gouvernement, l'invite à donner la préférence aux concessionnaires qui offriraient d'exécuter une ligne d'Anvers à la frontière de Prusse.

À la 5^e section, un membre demande que le concessionnaire ne puisse fixer à Herentals l'origine de la ligne d'Anvers à Dusseldorff. Depuis vingt ans, dit-il, notre métropole commerciale attend cette ligne et il ne saurait admettre qu'au moment où elle est concédée, ce soit dans des conditions aussi fâcheuses. Il demande, en conséquence la suppression du § 2.

Un autre membre, en appuyant la proposition de suppression, déclare savoir qu'il est des demandeurs en concession disposés à entreprendre la construction de la ligne dans les conditions qu'on réclame.

La section adopte, par six voix et quatre abstentions, la suppression du § 2.

La même section désire aussi qu'il soit demandé au Gouvernement quel est le mode qu'il compte suivre pour accorder la concession dont il s'agit.

A la section centrale, un membre reproduisant la proposition faite par la 3^e section de supprimer le § 2, cette proposition est rejetée par trois voix contre trois et une abstention.

Le littéra est adopté, à l'unanimité.

LITT. B. — Chemin de fer de Poperinghe à la frontière française.

Adopté, par toutes les sections et par la section centrale.

LITT. C NOUVEAU. — Chemin de fer de Thielt à Lichtervelde.

Ce paragraphe est un des amendements proposés à la section centrale, par M. le Ministre des Travaux Publics.

Il est adopté, à l'unanimité.

ART. 3.

Chemin de fer de Beverst à Hasselt.

Adopté.

ART. 4.

Modification au tracé du chemin de fer de Hal à Ath.

La 1^{re} section rejette l'article, par six voix et huit abstentions.

La 2^e section le rejette également, pour deux raisons : 1^o parce que la section pense que le Gouvernement aurait mieux fait de présenter un projet de loi spécial ; 2^o parce qu'elle ne trouve pas suffisantes les raisons données par le Gouvernement, pour modifier le tracé du chemin de fer.

La 3^e section rejette l'article, par une voix et cinq abstentions.

La 4^e section adopte. Elle appelle l'attention du Gouvernement sur l'utilité d'établir une station, entre Enghien et Tubize, pour desservir les communes de Quenast et de Rebecq. Cette décision est prise par six voix contre une, et une abstention.

A la 5^e section, un membre exprime son étonnement de ce que l'on a introduit une modification dans la convention primitive. Il ne trouve aucune explication valable dans l'exposé des motifs du projet de loi, et il désire que le rapporteur à la section centrale réclame du Ministre des explications catégoriques.

La section adopte cette proposition, et rejette l'article, par trois voix et trois abstentions.

La 6^e section demande des explications plus complètes, sur les motifs du changement apporté au tracé du chemin de fer de Hal à Ath. Elle adopte l'article, par quatre voix contre une, et une abstention.

A la section centrale, le changement apporté au tracé du chemin de fer de Hal à Ath, a rencontré des adversaires aussi prononcés que dans les sections. Un membre a proposé de disjoindre du projet de loi, l'art. 4. Cette proposition a été rejetée, par quatre voix contre deux, et une abstention.

La section centrale, après avoir pris connaissance de la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics (voir 5^e question), a adopté l'article, par trois voix contre deux, et deux abstentions.

Elle décide, que les motifs allégués par les membres de la minorité à l'appui de leur opinion, seront insérés au rapport. Ce sont les suivants :

« Les membres de la minorité de la section centrale regrettent vivement que, »
 » dans un projet de loi qui accorde de précieux avantages à plusieurs arrondis- »
 » sements du pays, on ait cru devoir inscrire une clause qui prive, au contraire, »
 » d'un bienfait acquis une des localités les plus importantes de l'arrondissement de »
 » Bruxelles. La loi du 12 août 1862 avait décrété l'établissement d'une commu- »
 » nication nouvelle et directe de Hal à Enghien. D'après la convention, soumise »
 » en ce moment à l'approbation de la Chambre, ce chemin de fer irait s'embran- »
 » cher tout au contraire à la ligne de l'État, à la station de Tubize, et l'on a lieu »
 » de craindre que, dans l'avenir, cette dernière localité deviendra, aux dépens »
 » de Hal, le point central des transports du Hainaut vers la Flandre. »

» Les raisons alléguées par le Gouvernement pour justifier cette modification »
 » sont connues.

» Le tracé par Tubize serait établi sur une rampe moins forte et l'exploitation »
 » qui appartient à l'État se trouvera facilitée. Nous pouvons répondre à cette »
 » allégation par l'art. 40 du cahier des charges de la convention primitive, d'après »
 » lequel les concessionnaires déclarent avoir vérifié les données sur lesquelles repose »
 » leur entreprise, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux »
 » nécessaires de Hal à Enghien. La rampe de 0^m,006 par mètre, que l'on met en »
 » avant comme une difficulté, n'est en réalité que de 0^m,005 sur la plus grande »
 » partie du parcours, et cette difficulté, constatée après coup, n'en serait pas une, »
 » si l'on n'avait pas d'autres intérêts à faire valoir. Le Gouvernement allègue »
 » l'intérêt du Trésor. Mais cet intérêt, très-minime d'ailleurs, existait, nous »
 » semble-il, en 1862 comme aujourd'hui, et ce n'est pas en vue d'un bénéfice »
 » de quelques milliers de francs que les Chambres ont concédé le chemin de fer »
 » *direct* d'Ath à Hal, qui a toujours été considéré comme faisant partie d'une »
 » voie de communication internationale. Cette voie se trouvera allongée de deux »
 » kilomètres, et le temps du parcours, augmenté par l'arrêt de deux stations, qui »
 » n'existaient point à l'origine. On fait disparaître ainsi trois des principaux »
 » avantages du projet primitif.

» Par ces motifs, la minorité de la section centrale rejette l'art. 4, après »
 » avoir demandé qu'il fût disjoint du projet. »

ART. 5 (nouveau).

Cet article nouveau a été proposé à la section centrale par M. le Ministre des Travaux Publics.

La section l'adopte, à l'unanimité.

ART. 5 du projet (devenu l'art. 6).

Adopté.

Toutes les sections adoptent le projet de loi.

La section centrale l'adopte par cinq voix et deux abstentions.

Plusieurs pétitions ont été renvoyées à l'examen de la section centrale. Il est décidé qu'elles seront déposées sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi. La section centrale propose ensuite leur renvoi à M. le Ministre des Travaux publics. L'analyse de ces pétitions est annexée au rapport.

Le Rapporteur,

C. D'HOFFSCHMIDT.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.

PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder :

A. 1° 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 du Luxembourg, dans la direction de Wiltz, d'autre part, vers Hotton, soit à la ligne reprise ci-dessous *sub* n° 2, soit à la ligne de Marche à Liège par la vallée de l'Ourthe ;

2° 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° 1 ;

3° 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

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LE MINISTRE.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

Manage à Wavre entre la station de Manage et celle de Scneffe, 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° Un chemin de fer partant de Courtrai et aboutissant à Denderleeuw, en passant par Audenarde et Sottegem ;

2° Un chemin de fer partant de Grammont et aboutissant à Nieuport, en passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmunster 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 Peruwelz à la frontière française, dans la direction de Condé, aux clauses et conditions de la convention du 28 février 1863.

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 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.

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 Dunkerque.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à concéder

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LE MINISTRE.

ART. 2.

(Comme ci-contre.)

C. Un chemin de fer de Thielt à Lichterveld.

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

à 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.

ART. 4.

La convention en date du 14 février 1863, portant modification, en ce qui concerne le tracé, de celle du 24 mai 1862, relative au chemin de fer de Hal à Ath, et du cahier des charges y annexé, est approuvée.

ART. 5.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LE MINISTRE.

ART. 4.

(Comme ci-contre.)

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 y stipulées les cautionnements supplémentaires, le Gouvernement est autorisé à concéder à des tiers, aux clauses et conditions ordinaires, les lignes faisant l'objet des dites conventions.

ART. 6.

(Comme ci-contre.)

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

ANALYSE DES PÉTITIONS.

1. Pétition du 16 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Cruyshautem demandent que le chemin de fer à concéder de Denderleeuw à Courtrai passe par Sotteghem-Hermelghem, Cruyshautem, et se joigne, à Wareghem, à la voie de l'État de Gand à Courtrai.

2. Pétition du 17 mars 1863. — Les habitants de Cruyshautem demandent que le chemin de fer à construire de Denderleeuw à Courtrai passe par Sotteghem, Nederzalm-Hermelghem, Cruyshautem, et se joigne, à Wareghem, à la voie de l'État de Gand à Courtrai.

3. Pétition du 19 mars 1863, — Les membres du conseil communal de Synghem demandent que le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai passe par Sotteghem, Nederzalm-Hermelghem, Cruyshautem, pour se joindre, à Wareghem, à la ligne de l'État de Gand à Courtrai.

4. Pétition du 24 mars 1863. — Les membres de l'administration communale d'Asper demandent que le projet de loi relatif à la concession de chemins de fer comprenne une ligne de Denderleeuw à Courtrai, par Sotteghem, Nederzalm-Hermelghem, Cruyshautem et Wareghem.

5. Pétition du .. mars 1863. — Les administrations communales d'Esche-Saint-Lieven et de Steenhuysen-Wynhuysen, présentent des observations sur le projet de chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai, et demandent le maintien du tracé primitif.

6. Pétition du 21 février 1863. — Les membres du conseil communal d'Ypres demandent que le projet de loi relatif à la concession de chemins de fer comprenne :

1° Une ligne d'Armentières à Ostende, par Warneton, Messines, Ypres, Langhemarek, Staden, Thourout et Ghistelles ;

2° Une ligne reliant, d'un côté, Courtrai à Denderleeuw, par Audenarde, et, d'un autre côté, Poperinghe à Hazebrouck.

7. Pétition du 24 mars 1863. — Des habitants de Warneton demandent que le projet de loi relatif à la concession de chemins de fer comprenne une ligne de Comines à Armentières ou à Baillœul.

8. Pétition du 9 mars 1863. — Les membres du conseil communal du Rœulx

demandent que le projet de loi de concessions de chemins de fer comprenne la ligne de Houdeng, par le Rœulx, à Jurbise, avec embranchement sur Soignies.

9. Pétition du 9 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Houdeng-Aimeries demandent la construction d'un chemin de fer de Houdeng à Jurbise.

10. Pétition du 9 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Houdeng-Gœgnies demandent la construction d'un chemin de fer de Houdeng à Jurbise.

11. Pétition du 26 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Braine-l'Alleud prient la Chambre d'autoriser le Gouvernement à concéder, aux clauses et conditions ordinaires et sans intervention du Trésor, un chemin de fer partant d'un point de la ligne de Charleroi à Wavre (entre Ransart et Mel-lerly), et se dirigeant vers Genappe, Plancenoit, Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-Sainte-Genèse et Uccle, pour aboutir à Bruxelles.

12. Pétition du 26 février 1863. — Les membres du conseil communal d'Enghien prient la Chambre de rejeter toute demande tendante à modifier le tracé primitif du chemin de fer de Hal à Ath, par Enghien.

13. Pétition du 2 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Hal présentent des observations contre un projet attribué à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Hal, par Enghien, à Ath, de modifier le tracé fixé par la loi.

14. Pétition du 14 mars 1863. — Les administrations communales et des habitants de Rebecq-Rognon et Quenast demandent la construction du chemin de fer de Hal à Ath et son tracé par Quenast, en se rapprochant le plus possible de Rebecq.

15. Pétition du 16 mars 1863. — Des habitants de Wisbecq présentent des observations en faveur du chemin de fer de Hal à Ath.

Mêmes observations des conseils communaux d'Ittre et de Virginal.

16. Pétition du 17 mars 1863. — Les membres de l'administration communale, des industriels et d'autres habitants de Tubise demandent que le chemin de fer à construire de Hal à Ath passe par Tubise.

Même demande des membres de l'administration communale et d'habitants de Clabecq.

17. Pétition du 19 mars 1863. — Le conseil communal de Steenkerque demande que le chemin de fer de Hal à Ath suive la vallée de la Senne et aboutisse au côté méridional d'Enghien, en passant par la commune de Hoves et en se rapprochant de celle de Steenkerque.

Même demande du conseil communal de Mareq.

18. Pétition du 19 mars 1863. — Le conseil communal d'Hoves prie la Chambre d'autoriser la concession du chemin de fer de Hal à Ath, et demande que cette ligne soit construite le long de la Senne, pour aboutir au côté méridional d'Enghien, en passant par Hoves.

19. Pétition du 8 mars 1863. — Les habitants de Lille-Saint-Hubert prient la Chambre d'autoriser le Gouvernement à concéder le chemin de fer de Herenthals à Gladbach, par Ruremonde.

20. Pétition du 8 mars 1863. — Les membres de l'administration communale d'Achel déclarent adhérer à la pétition ayant pour objet la direction du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, par la ligne la plus courte et la plus directe.

Même adhésion des membres du conseil communal de Neerpelt et d'Overpelt.

21. Pétition du 11 mars 1863. — Des habitants d'Overpelt déclarent se rallier à la pétition ayant pour objet le chemin de fer de Herenthals à Gladbach, par Ruremonde.

22. Pétition du 13 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Hamont déclarent adhérer à la pétition relative au chemin de fer de Herenthals à Gladbach, par Ruremonde.

23. Pétition du 16 mars 1863. — Des habitants de Ranst présentent des observations sur le tracé du chemin de fer projeté d'Anvers à Dusseldorf, et demandent que cette ligne prenne son origine à Anvers et qu'il soit établi une station à Ranst.

24. Pétition du 17 mars 1863. — Des habitants de Hamont déclarent se rallier à la pétition relative au chemin de fer, en ligne directe, d'Herenthals à Gladbach, par Ruremonde.

25. Pétition du 20 mars 1863. — Les membres du conseil communal de Lille-Saint-Hubert déclarent adhérer à la pétition relative au tracé direct du chemin de fer d'Herenthals à Gladbach, par Ruremonde.

Même adhésion d'habitants de Lille-Saint-Hubert et des membres du conseil communal de Cœulille.

26. Pétition du .. mars 1863. — Des habitants de Neerpelt déclarent adhérer à la pétition relative au chemin de fer direct d'Herenthals à Gladbach, par Ruremonde.

ANNEXE N° 2.

Longueur des lignes à concéder comprises dans le projet de loi.

ART. 1 ^{er} , A, 1 ^o , 2 ^o et 3 ^o du projet de loi. Chemin de fer de Bouillon à	Kilomètres.
Bastogne, etc.	285.»
B. Landen à Huy et Huy à Aye	75.»
C. Piéton à Senieffe	9.5
D. 1 ^o Courtrai à Denderleeuw.	60.»
D. 2 ^o Grammont à Nieuport	140.»
E. Tournai à la frontière française, vers Lille	7.5
F. Péruwelz à la frontière française, vers Condé	3.»
A reporter	580.»

	Kilomètres.
Report	580.»
ART. 2, A. Anvers vers Dusseldorf (partie à construire sur le territoire belge)	100.»
B. Poperinghe à la frontière française	8.»
ART. 3. Beverst à Hasselt et raccordement au canal	16.»
ART..... Lichtervelde à Thielt	15.5
	<u>719.5</u>

ANNEXE N° 3.

Chemins de fer en exploitation et concédés

Les chemins de fer en exploitation, au 1^{er} avril 1863, sont :

	Kilomètres.
Lignes construites par l'État	569
— par des compagnies	1,396
Total.	<u>1,965</u>

Chemins de fer définitivement concédés et en cours d'exécution :

	Kilomètres.
Chemin de fer d'Anvers à Hasselt	85.»
— de Braine-le-Comte à Gand	58.»
— de Bruges à Blankenberghe	11.»
— du Centre à Marchiennes-au-Pont	17.»
— d'Eecloo à Bruges (section de Maldegem à Bruges)	18.5
— de Mariembourg à Dinant.	27.»
— de Tongres à Bilsen	15.»
— de Tongres à Ans et embranchement vers Vivegnies	26.»
— de Tamines à Landen et embranchement vers Tirlemont.	80.»
— de la vallée de l'Ourthe	65.»
Total.	<u>400.5</u>

Chemin de fer en construction aux frais de l'État :

Chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain.	24.»
--	------

Chemins de fer définitivement concédés qui n'ont pas reçu de commencement d'exécution :

Cette section est comprise dans la ligne art. 1^{er}, A, 1^o, du projet de loi soumis à la Législature.

	Kilomètres.
Chemin de fer de Furnes vers Dunkerque	7.»
— de Hal à Ath	35.»
— de Hainaut et Flandres (section de Saint-Ghislain à Ath).	21.»
— de Hainaut et Flandres (section de St-Ghislain à Tournai).	22.»
— de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg .	57.»
	<u>142.»</u>

Chemins de fer décrétés qui ne sont pas définitivement concédés :

	Kilomètres.
Embranchement de Namur au chemin de fer de Tamines à Landen . .	15.»
Chemin de fer de Frameries à Chimay et embranchement vers Thuin .	83.»
— de Gand vers Terneuzen	17.»
— de Hasselt à la frontière néerlandaise, vers Eindhoven .	40.»
— de Liège à la frontière de Prusse et Verviers à la Meuse.	60.»
— de Malines à Saint-Nicolas	28.»
	<u>245.»</u>

Récapitulation.

	Kilomètres.
Chemins de fer en exploitation, au 1 ^{er} avril 1863	1,965.»
Chemins de fer en construction :	
Par les compagnies concessionnaires	400.5
— l'État	24.»
	<u>2,389.5</u>
Chemins de fer concédés non encore en construction	142.»
— décrétés non encore définitivement concédés.	245.»
— projetés et compris dans le projet de loi soumis à la Législature, le 4 mars 1863	719.5
	<u>1,104.5</u>
Total	3,494.»
Soit en lieues de 5,000 mètres	698 ⁴ / ₅

ANNEXE N° 4.

*Étendue kilométrique des routes de l'État, provinciales et concédées,
au 1^{er} janvier 1863.*

	Kilomètres.
De l'État	4,814.»
Provinciales.	1,453.»
Concédées	670.»
	<hr/>
Total.	6,939.»

ANNEXE N° 5.

Exploitation de l'État belge.

ANNÉES.	NOMBRE MOTEN de kilomètres exploités.	RECETTES BRUTES AU PROFIT DE			DÉPENSES D'EXPLOITATION. (a)	RECETTE NETTE.	RAPPORT de la DÉPENSE à la recette brute.	
		l'État.	la Compagnie de Tournai à Jur- bise et Landen à Hasselt.	la Compagnie de Dendre-et-Waes.				TOTAL.
1840	325	5,335,167 05	"	"	5,335,167 05	3,071,964 09	2,257,202 97	P. %- 57.69
1841	341	6,226,333 66	"	"	6,226,333 66	4,531,635 75	1,689,697 91	72.68
1842	398	7,458,774 29	"	"	7,458,774 29	4,729,510 79	2,732,263 50	63.37
1843	484	8,994,439 33	"	"	8,994,439 33	5,407,452 99	3,496,986 34	61.12
1844	560	11,226,310 87	"	"	11,226,310 87	5,615,385 63	5,610,925 24	50.02
1845	580	12,401,750 22	"	"	12,401,750 22	6,339,465 34	6,062,284 88	51.12
1846	560	13,572,573 03	"	"	13,572,573 03	7,317,042 84	6,254,630 19	53.91
1847	550	14,650,367 30	46,368 32	"	14,696,735 62	9,307,537 37	5,389,198 25	63.33
1848	595	12,077,885 03	149,890 58	"	12,227,775 61	8,795,354 48	3,432,421 13	71.93
1849	625	12,935,920 91	305,510 87	"	13,241,431 78	8,299,000 05	4,942,431 73	62.67
1850	625	14,871,100 87	388,155 61	"	15,059,246 48	9,182,518 18	5,876,828 30	60.98
1851	625	15,865,489 47	402,076 40	"	-16,268,464 87	8,850,753 18	7,437,711 09	51.33
1852	625	16,913,207 54	424,031 15	"	17,337,238 69	8,696,624 41	8,640,614 28	50.16
1853	631	19,070,468 26	457,406 81	140,353 83	19,678,228 90	9,631,468 82	10,046,760 08	46.90
1854	637	21,767,885 50	503,588 41	396,255 23	22,667,739 23	11,219,066 83	11,448,672 40	49.49
1855	652	23,308,678 99	551,041 36	650,396 39	24,510,116 74	13,075,280 20	11,434,836 45	53.34
1856	713	23,154,116 46	570,334 23	854,756 97	24,579,207 68	14,810,676 75	9,768,530 93	60.26
1857	712	23,998,536 61	483,885 61	1,025,195 10	25,507,617 32	14,508,031 08	10,999,586 24	56.87
1858	727	25,594,919 93	551,861 75	1,131,144 33	27,277,926 01	14,687,319 34	12,590,606 67	53.64
1859	746	26,313,346 93	583,979 36	1,183,673 41	28,090,999 70	14,503,187 74	13,577,811 96	51.64
1860	747	27,801,619 70	621,336 41	1,179,038 27	29,601,994 38	14,246,579 71	15,355,414 67	48.13
1861	747	29,941,015 32	692,869 17	1,297,646 98	31,931,531 47	14,766,996 42	17,144,535 05	46.31

(a) Y compris les dépenses d'amélioration et de renouvellement imputées sur les budgets.

La recette et la dépense de 1857 et de 1858 ne comprennent pas les sommes perçues ni les sommes payées par la Compagnie de Mons à Manage, pour le compte de l'État.