
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 AVRIL 1875.

Modifications à la convention conclue, le 25 avril 1870, entre l'État, d'une part, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut et la Société d'exploitation de chemins de fer, d'autre part.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Par le projet de loi qu'il a l'honneur de soumettre à vos délibérations, le Gouvernement demande l'autorisation d'apporter quelques changements à la convention conclue, le 25 avril 1870, entre l'État, d'une part, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut et la Société d'exploitation de chemins de fer, d'autre part.

I.

Parmi les lignes à livrer à l'État, en exécution de cette convention, par la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, ou plutôt par la Société anonyme de construction de chemins de fer substituée à ses droits et obligations, figurent les chemins de fer de Bruxelles à Boom et d'Anvers à Tournay et vers Douai.

Le chemin de fer de Bruxelles à Boom appartient au réseau des chemins de fer dans le Brabant. (§ 8 de l'article 17 de la convention précitée.) Il partira de la station de l'ouest à Bruxelles, se dirigera par Wemmel et Wolverthem et se raccordera sur le territoire de Londerzeel, au chemin de fer de Malines à Gand, à Willebroeck au chemin de fer de Malines à Terneuzen et à Boom au chemin de fer d'Anvers à Tournay et vers Douai.

Le chemin de fer d'Anvers à Tournay (§ 9 de l'article 17 de la convention) prendra son origine, comme son nom l'indique, à Anvers, passera par Contich et Boom où il franchira le Rupel. Il devrait ensuite se raccorder au chemin de fer de Malines à Terneuzen, entre Willebroeck et Puers, et au chemin de fer de Malines à Gand, à Malderen, pour se diriger de là sur Alost, etc.

Mais ces deux lignes se greffant sur celle de Malines à Gand, l'une à Londer-

zeel et l'autre à Malderen, pour se rencontrer à Boom, sont trop rapprochées l'une de l'autre pour que, à certains égards, elles ne forment pas double emploi.

On ne pourrait donner une direction meilleure à la ligne qui ira de Boom à Londerzeel en passant par Willebroeck et Thisselt, mais il n'en est pas de même de la ligne de Boom à Malderen; celle-ci serait trop éloignée des communes populeuses groupées sur la rive droite de l'Escaut entre Termonde et l'embouchure du Rupel.

Un chemin de fer partant de Boom et se reliant à Puers au chemin de fer de Malines à Ternuzen, pour passer ensuite près de Mariakerke et de Saint-Amand et se raccorder, à Baesrode, à la ligne de Malines à Gand, serait, sous ce rapport, bien préférable.

Il convient de le substituer au chemin de fer de Boom à Malderen.

On introduira ainsi, il est vrai, une solution de continuité dans le chemin de fer d'Anvers à Tournay et vers Douai; mais il est facile de rétablir la continuité d'une autre manière. Il suffit, à cet effet, de faire partir de Londerzeel, au lieu de Malderen, la section qui, passant par Opwyck et Moorsele, doit aboutir à Alost. La ligne d'Anvers à Alost et Tournay s'établira ainsi, sans allongement sensible, par Boom, Londerzeel et Opwyck au lieu de Boom, Malderen et Opwyck.

Ces changements auront pour conséquence une augmentation de 8 1/2 kilomètres environ dans le développement des chemins de fer à construire; mais la charge afférente à cet accroissement de longueur sera compensée par un accroissement des produits de l'exploitation.

Ces changements offrent donc de sérieux avantages, sans présenter aucun inconvénient et la Chambre n'hésitera sans doute pas à les admettre; ils sont l'objet du litt. A de l'art. 1^{er} du projet de loi.

II.

La concession du chemin de fer d'Anvers à Tournay et vers Douai, telle qu'elle a été octroyée en 1868, portait sur cette ligne principale et sur deux embranchements se rattachant, l'un, à la station de Denderleeuw du chemin de fer de Dendre-et-Waes, et l'autre, à la station de Contich du chemin de fer de Bruxelles à Anvers; mais par l'art. 4 de l'arrêté royal intervenu le 30 novembre 1870, en exécution du dernier alinéa de l'art. 17 de la convention du 25 avril 1870, il a été décidé que ces embranchements ne seraient pas construits.

Un nouvel examen de la question a démontré que celui de Contich qui aura d'ailleurs moins de 3 1/2 kilomètres de longueur, pourrait rendre des services réels. Au moyen de cette jonction on aura une ligne directe entre Termonde et Hérenthals, par Boom, Contich et Lierre. Une voie, notablement plus courte que celle de Malines, mettra ainsi toute la partie occidentale du pays en rapport avec les chemins de fer allant vers l'Allemagne, dans la direction de Gladbach, et vers la Hollande, dans la direction de Tilbourg.

Le litt. B de l'art. 1^{er} du projet de loi restitue cet embranchement à la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournay et vers Douai et le rétablit parmi les chemins de fer qui sont l'objet de l'art. 17 de la convention du 25 avril 1870.

III.

Le litt. C du même article concerne une modification non moins importante et qui se rattache indirectement à celles qui viennent d'être signalées.

Aux termes du § 10 de l'art. 18 de la convention du 25 avril 1870, la Société doit construire des embranchements partant de la station de Boom et s'étendant le long de la rive droite au Rupel, d'une part, jusqu'à Rumpst, et, d'autre part, jusqu'à Niel ou Schelle.

Il est évident que Niel ou Schelle ne pourrait être pour le second de ces embranchements qu'une limite très-provisoire, et qu'il doit, en se prolongeant, aller atteindre les communes d'Hemixem et de Hoboken et se terminer dans la station nouvelle à créer au sud de la ville d'Anvers.

Ce chemin de fer de Boom à Anvers par Hemixem forme le complément nécessaire du chemin de fer de Bruxelles à Boom par Wolverthem et, dans leur ensemble, ils constituent une ligne nouvelle entre Bruxelles et Anvers.

Il n'y a aucune raison pour ajourner le prolongement dont il s'agit ; il y a, au contraire, de sérieux avantages à le décréter immédiatement et à donner à la partie comprise entre Boom et Schelle le caractère d'une voie de grande communication au lieu de celui d'un simple embranchement qui lui est attribué par la convention du 25 avril 1870.

Le Gouvernement pense donc qu'il convient d'ajouter le chemin de fer de Niel ou Schelle à Anvers à ceux que la Société de construction a à livrer à l'État en exécution de l'art. 18 de la convention du 25 avril.

IV.

Mais en accordant cette concession à la Société, on ne lui en attribue pas tous les bénéfices. Le litt. II de l'art. 1^{er} du projet de loi rend applicable à la ligne nouvelle de Bruxelles à Anvers, par Wolverthem, Boom et Hemixem, le 2^e alinéa de l'art. 54 de la convention du 25 avril 1870 ; il ne sera attribué à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers ou à ses ayants droit aucune part dans le produit des transports qui se feront par la ligne nouvelle entre Bruxelles et Anvers ou en transit par ces villes.

V.

Aux termes du 1^o de l'art. 18 de la convention du 25 avril 1870, la Société doit construire un chemin de fer partant de la station de Basècles (Carrières) et aboutissant au chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath. Ce chemin de fer doit passer par Stambuges.

D'autre part, en exécution de la loi du 30 juin 1869, le Gouvernement construit aux frais du Trésor, un chemin de fer de Blaton à Ath passant également par Stambuges.

Cependant, l'intérêt public ne réclame pas l'exécution d'une double ligne entre le chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde et Stambuges. Il est désirable que l'on n'en construise qu'une seule et la section de Blaton à Stambuges étant

presque terminée, c'est le projet de la section de Basècles (Carrières) à Stambruges qu'il faut laisser sans suite.

Le seul inconvénient qui résultera de cette suppression c'est que Quévaucamps sera privé des avantages d'une station située sur son territoire. Mais cette commune n'est pas éloignée de la station de Basècles ; elle sera moins éloignée encore de la future station de Stambruges et elle se trouvera à moins de 4,600 mètres de Grandglise, station intermédiaire de la section de Blaton à Stambruges. Or, il serait inadmissible que l'on construise un chemin de fer de 5 1/2 kilomètres de développement dans le seul but d'améliorer ces conditions.

Le Gouvernement propose donc par le litt. C de l'art 1^{er} du projet de loi, de fixer à Blaton, au lieu de Basècles (Carrières), l'origine du chemin de fer qui reliera la ligne de Saint-Ghislain à Audenarde à celle de Saint-Ghislain à Ath.

De cette manière, la section de Blaton à Stambruges deviendra commune à ce chemin de fer et à celui de Blaton à Ath pour lequel elle est construite, et la Société obtiendra cette communauté en versant au profit du Trésor une somme égale à la moitié de la dépense qui aura été faite par l'État pour la construction de cette partie du chemin de fer de Blaton à Ath. (Litt. D de l'art. 1^{er}.)

La somme à rembourser ainsi par la Société sera approximativement de 225,000 francs et viendra en déduction du coût de construction de la ligne d'Ath à Blaton.

Les produits de la section commune seront partagés entre les deux lignes. Ils appartiendront au chemin de fer de Blaton à la ligne directe de Saint-Ghislain à Ath lorsqu'ils se rapporteront à des transports ayant pour point de départ ou d'arrivée une station située au delà de Stambruges dans la direction de la ligne précitée, et ils seront attribués au chemin de fer de Blaton à Ath, dans tous les autres cas. (Litt. E de l'art. 1^{er}.)

VI.

Aux termes du 2^o de l'art. 18 de la convention du 25 avril 1870, la Société doit construire un embranchement rattachant les carrières de Basècles au chemin de fer d'Audenarde à Gand. Dans l'étude du projet de cet embranchement, on a reconnu combien il était difficile de concilier les intérêts des carrières avec ceux du chemin de fer. Il est préférable que les maîtres de carrières raccordent eux-mêmes leurs exploitations au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde. Ils seront ainsi libres de modifier leurs voies et de les déplacer selon les nécessités variables de leurs travaux. D'accord avec le Gouvernement, la Société renonce à la concession de cet embranchement. Cette mesure est dans les vœux des maîtres de carrières qui se sont entendus pour construire un raccordement industriel répondant exactement à leurs besoins et à leurs intérêts.

Par l'art. 2 du projet de loi, le Gouvernement sollicite l'autorisation de décréter d'utilité publique l'expropriation des immeubles nécessaires à l'établissement de ce raccordement.

La Société de construction renonce également à la concession du chemin de fer de Lembecq à Rebecq-Rognon qui fait l'objet du 9^o du même article.

Pour satisfaire aux obligations de l'art. 2 de la convention intervenue, le

PROJET DE LOI. **Leopold II,****ROI DES BELGES.***A tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,
le Conseil des Ministres entendu,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre
Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont
la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à apporter à la convention conclue le 25 avril 1870 entre l'État belge, d'une part, la Société anonyme des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut et la Société anonyme dite : Société générale d'exploitation de chemins de fer, d'autre part, et approuvée par la loi du 3 juin 1870, les modifications indiquées ci-après :

A. Les sections de Boom à Malderen et de Malderen à Alost, du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, ne seront pas exécutées. Elles seront remplacées, l'une, par un chemin de fer partant de Boom, se raccordant à Puers au chemin de fer de Malines à Terneuzen, passant par ou près de Saint-Amand et de Mariakerke et se terminant à la station de Baesrode sur le chemin de fer de Malines à Gand; l'autre, par un chemin de fer prenant son origine à la station de Londerzeel commune aux lignes de Malines à Gand et de Bruxelles à Boom, se raccordant à Opwyck au chemin de fer de Bruxelles à Termonde par Assche, passant par Moorseele et aboutissant dans la station d'Alost du chemin de fer de Dendre-et-Waers.

Ces deux chemins de fer seront considérés comme faisant partie de la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, octroyée par l'arrêté royal du 3 février 1863, et comme s'ils étaient inscrits à l'art. 17 de la convention du 25 avril 1870.

B. L'embranchement de la station de Contich du chemin

de fer de Bruxelles à Anvers par Malines à la station de Contich du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, dont la non-exécution a été décrétée par l'art. 4 de l'arrêté royal du 30 novembre 1870, est réintégré dans la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai et sera en conséquence construit et exploité aux conditions de la convention du 25 avril 1870.

C. Le 1° de l'art. 18 est remplacé par ce qui suit :

« Un chemin de fer partant de la station de Blaton du
» chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde, passant par
» Stambruges et se raccordant au chemin de fer direct de
» Saint-Ghislain à Ath. »

D. La section de Blaton à Stambruges du chemin de fer de Blaton à Ath sera rendue commune au chemin de fer qui, de Blaton se dirigera vers le chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath, moyennant le versement par la Société anonyme de construction, substituée aux droits et aux obligations de la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, d'une somme égale à la moitié de la dépense qui sera faite par l'État pour la construction de ladite section.

E. Les recettes afférentes à la section de Blaton à Stambruges appartiendront au chemin de fer de Blaton à la ligne directe de Saint-Ghislain à Ath, lorsqu'elles se rapporteront à des transports ayant pour point de départ ou d'arrivée une station située au-delà de Stambruges dans la direction du chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath; elles seront attribuées au chemin de fer de Blaton à Ath dans tous les autres cas.

F. Les 2° et 3° du même article ayant pour objet la concession, l'un, de l'embranchement des carrières de Baséeles, l'autre, du chemin de fer de Lembecq à Rebecq-Rognon, sont supprimés et considérés comme non avenues.

G. Le 10° du même article est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« Un chemin de fer partant de la station de Boom (che-
» min de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai) passant
» par ou près de Niel, Schelle, Hemixem et Hoboken et se
» terminant à Anvers dans la station à construire au sud de
» cette ville.

« Un embranchement partant de ladite station de Boom et
» s'étendant le long de la rive droite du Rupel jusqu'à
» Rumpst. »

H. La stipulation qui fait l'objet du deuxième alinéa de l'art. 54 de la convention du 25 avril 1870 est rendue applicable aux lignes de Bruxelles à Anvers par Wolverthem, Londerzeel, Boom et Hemixem.

I. Le second alinéa de l'art. 21 est remplacé par ce qui suit :

« Les embranchements de Bernissart des carrières du
» bassin calcaire de Tournai, des carrières de Crève-Cœur
» et de Boom à Rumpst, seront à simple voie. »

J. Pour l'application de l'ar. 45, il est convenu que le droit au partage attribué à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, prendra fin le 31 décembre 1948 en ce qui concerne :

1° Les chemins de fer énumérés à l'art. 3 de la convention (601 kilomètres);

2° La section de Baseoup à Courcelles, de Courcelles à Gosselies et à Roux et l'embranchement du puits Périer des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay;

3° L'embranchement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque;

4° Le chemin de fer des carrières de Quenast et son raccordement à la station de Tubize;

5° Le chemin de fer de Dour à Quiévrain et la branche de Flénu (Produits) à Paturages;

6° Le chemin de fer de Péruwelz à la frontière de France.

ART. 2.

Le Gouvernement pourra décréter d'utilité publique la construction d'un chemin de fer destiné à raccorder les carrières de Basècles et de Quévaucamps au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde.

Donné à Bruxelles, le 13 avril 1875.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.
