

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JUIN 1846.

CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER DE MANAGE A WAVRE ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. PIRMEZ.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport de la section centrale sur le projet de concession d'un chemin de fer de Manage à Wavre.

Sur l'invitation de la section centrale, M. le Ministre des Travaux Publics a assisté à une partie de ses délibérations.

Deux pétitions signées par des actionnaires du chemin de fer demandent que la Chambre n'approuve pas la concession. Ils fondent leur réclamation sur la dépréciation des actions des chemins de fer en Angleterre, sur ce que trois quarts des actions seulement ont été levées, et sur ce qu'une somme de quinze mille livres sterling a été payée aux concessionnaires primitifs, ce qui n'avait point été exposé dans le prospectus; ces faits, disent les pétitionnaires, donnent droit aux actionnaires, suivant la loi anglaise, de considérer la société comme n'ayant jamais été établie.

La section centrale pense que ce serait établir un précédent fâcheux que

(1) Projet de loi, n° 211.

(2) La section centrale, présidée par M. DUMONT, était composée de MM. BRABANT, DE TONYACO, PIRMEZ, SIGART, DE GARCIA DE LA VEGA et DE NAEYER.

de faire intervenir l'État dans les démêlés qui naissent entre les concessionnaires et les actionnaires. Le Gouvernement ne traite pas avec les porteurs d'actions, mais avec certains hommes qui demandent et s'obligent à poursuivre une entreprise. D'ailleurs les pétitionnaires ne déclarent posséder que le quart des actions émises (8 mille sur 32 mille) et les concessionnaires qui demandent à exécuter les travaux, annoncent posséder à eux seuls un plus grand nombre d'actions que tous les actionnaires dissidents réunis.

Les conseils communaux de Nivelles, de Genappe, de Wavre; les maîtres de forges, usines, fonderies, situées dans les communes du Fayt, Houdeng-Aimeries, Haine-St-Pierre, Morlanwez; plusieurs maîtres de carrières et un maître de forges d'Arquennes, se sont adressés à la Chambre pour demander l'exécution du chemin de fer.

Aucune de ces pétitions ne fait la critique du tracé.

Il n'en est pas de même de plusieurs habitants de Seneffe, qui, appuyés du collège des bourgmestre et échevins, réclament un changement du tracé. Ils représentent à la Chambre que le projet n'a été soumis à aucune enquête, et que, par conséquent, il leur a été impossible de produire leurs observations devant aucune autorité compétente, avant la présentation de la loi.

La partie du territoire que le railway traverse en amont du village, disent les pétitionnaires, forme une vallée parcourue par une rivière sujette à de grandes inondations, résultant soit de l'encaissement de la rivière et du rétrécissement de la vallée, au dessous du village, soit du débordement fréquent des eaux du canal de Charleroy et de ses embranchements.

Le projet actuel coupe très obliquement la vallée, déjà exposée à des inondations multipliées (il y en a eu quatre cette année). Son exécution aggraverait cet état de choses de manière à annuler la valeur d'une très grande quantité de terrain, qui serait placé constamment sous l'eau, et la réparation d'un pareil dommage demanderait de grands sacrifices à la compagnie concessionnaire.

Les pétitionnaires auraient, disent-ils, probablement été arrêtés dans leur opposition, s'ils n'avaient pu indiquer une direction, qui, non-seulement ne demanderait pas ces sacrifices, mais qui satisferait bien mieux les intérêts de Seneffe, ceux des communes voisines et ceux de la compagnie elle-même.

Au lieu de laisser le village, la route de Nivelles et le canal de Charleroy à gauche, direction qui oblige le chemin de fer à des courbes nombreuses, et qui l'écarte des importantes carrières de Feluy et d'Arquennes; les pétitionnaires demandent que le tracé laisse à droite la route et le centre du village de Seneffe, pour aller passer entre les villages de Feluy et d'Arquennes et regagner ensuite un peu au delà du canal passant à Arquennes, la ligne du projet actuel.

Tous les intérêts, disent les pétitionnaires, obtiendraient satisfaction par ce changement. Les carrières de Feluy et d'Arquennes expédieraient facilement leurs produits, et Seneffe pourrait espérer d'utiliser encore ses rivages déserts, depuis l'existence des embranchements du canal de Charleroy.

Le conseil communal de Feluy s'est, de son côté, adressé à la Chambre pour obtenir la rectification du tracé. Ainsi que les habitants de Seneffe, il fait remarquer que le défaut d'une enquête ne lui a pas permis de présenter plus tôt ses réclamations.

Le chemin de fer de Manage à Wavre, disent les pétitionnaires, doit être considéré comme une voie industrielle, affectée surtout au transport des marchandises, car il ne relie pas des grands centres de population. Son tracé peut donc se plier facilement de manière à desservir les diverses industries rencontrées sur son parcours : c'est la condition la plus essentielle de sa prospérité.

Ils se plaignent de ce que loin de suivre cette règle, on ait pris à tâche de l'enfreindre, non-seulement en éloignant le chemin de fer des carrières si importantes de Feluy et d'Arquennes ; mais en mettant même les industriels dans l'impossibilité de s'y raccorder par de petits embranchements ; car le tracé place constamment le canal entre le chemin de fer et les carrières. Les pétitionnaires font ressortir l'importance de ces carrières dont les produits donneraient un si grand aliment au parcours du railway. Personne n'ignore la position fâcheuse dans laquelle l'établissement du chemin de fer du Midi, construit par l'État, les a placées. Le Gouvernement les a, pour ainsi dire, détruites par l'avantage immense que la construction de ses railways donne à leurs rivales, les carrières de Soignies et des Écaussines.

Les pétitionnaires avaient espéré que la première occasion serait saisie pour rétablir un équilibre qu'un acte du Gouvernement avait rompu. Le chemin de fer projeté de Manage à Wavre leur donnait d'autant plus cet espoir, qu'une réparation si légitime était entièrement dans les intérêts de l'entreprise du chemin de fer dont il doublait les produits.

Le conseil communal de Feluy demande donc que le projet soit rectifié et que le tracé partant de Manage passe au couchant des communes de Seneffe, Feluy et Arquennes. Il démontre que le commerce de Feluy serait anéanti si une rectification n'a pas lieu.

Ils espèrent que la Chambre, par l'adoption pure et simple du projet, ne sacrifiera pas leur commerce et leur industrie, qui contribueraient tant au profit de l'entreprise du chemin de fer, si une rectification du tracé avait lieu.

Bien que l'intérêt des carrières d'Arquennes à une modification invoqué dans les pétitions de Seneffe et Feluy, n'ait pas paru démontré et d'autant moins qu'une pétition des propriétaires de ces carrières demande le vote du projet sans aucune observation sur la direction du tracé, la demande de Seneffe et en partie celle de Feluy n'en ont pas moins paru légitimes à la section centrale ; il lui a semblé qu'il serait surtout équitable, en ce qui regarde les carrières de Feluy, de ne pas négliger de saisir l'occasion de réparer le mal qui leur a été causé par le fait du Gouvernement.

La question du transport domine toutes les autres pour le produit des

carrières, et c'est dans cette circonstance qu'il est évident que souvent l'État ne peut avantager une localité sans nuire à celles à qui il ne donne pas les mêmes faveurs.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait connaître à la section centrale, que déjà lui-même il avait reconnu l'utilité d'une modification de détail au tracé, et qu'il était persuadé qu'en dirigeant le chemin de fer venant de Manage sur la gauche de la route de Nivelles et du centre de Senefte, et en le faisant passer entre les villages de Feluy et d'Arquennes, on satisferait le plus grand nombre d'intérêts. Les études ont démontré que cette modification pourrait avoir lieu sans ôter à la régularité du tracé, ni aggraver le système des pentes. La longueur du chemin de fer de Manage à Wavre serait diminuée de 540 mètres.

M. le Ministre a déclaré à la section centrale, que son intention était de faire exécuter cette modification, qu'il est dans son droit de prescrire, en vertu de l'art. 5 du cahier des charges.

La 1^{re} section est d'avis de retrancher les art. 5 et 6 de la convention qui stipulent la faculté d'exécuter certains embranchements et l'obligation, dans un cas donné, d'en construire un autre.

Au moyen de cette modification, elle admet le projet de loi.

A l'occasion de cette opinion, on a fait remarquer dans la section centrale que le terme dans lequel les concessionnaires devraient faire connaître leurs intentions, relativement à la construction des embranchements et extensions, devrait être fixé, et qu'il était indispensable que la construction de certains embranchements marchât simultanément avec la ligne principale. Ainsi, par exemple, que l'établissement de l'embranchement de Luttre ne pouvait être différé sans nuire à tous les intérêts fondés sur les charbonnages des rives du Piéton et que, par conséquent, il était juste d'exiger que cet embranchement fût exécuté de suite, soit par les concessionnaires de la ligne principale, soit par d'autres personnes qui en auraient fait la demande.

Or, un embranchement partant de Luttre pourrait être considéré comme faisant déjà partie d'une demande en concession d'un chemin de fer de Luttre à Bruxelles, demande qui a été produite dans la section centrale. Dans une pareille situation, on sent que l'époque de la construction de cet embranchement ne peut rester indéfinie.

Et à propos de cette demande en concession, on a soulevé la question de savoir s'il ne convenait pas que la loi stipulât une indemnité pour le travail des demandeurs, dans le cas où la société concessionnaire accepterait la construction de cet embranchement.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait remarquer que l'art. 7 de la convention rendait le Gouvernement maître absolu des délais dans lesquels la compagnie aurait à se prononcer, et que son intention était qu'ils fussent courts. Pour l'embranchement de Luttre, M. le Ministre des Travaux Publics

a pris l'engagement d'exiger de la compagnie qu'elle se prononçât dans les six mois, à dater de la promulgation de la loi de concession.

Quant à l'indemnité qui pourrait être due aux demandeurs en concession du chemin de fer de Luttre à Bruxelles, M. le Ministre a fait observer que tous leurs droits sont garantis par l'art. 14 du cahier des charges, par lequel les concessionnaires demeurent chargés *de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.*

La 2^e section adopte le projet sans observations.

La 5^e section admet le projet. Elle n'a présenté aucune observation sur la convention.

Elle fait remarquer que l'art. 8 du cahier des charges stipule que les matériaux seront, chacun dans leur espèce, de la meilleure qualité. La section demande que le Gouvernement exige (comme cela s'est pratiqué pour le chemin d'Entre-Sambre-et-Meuse) que les billes soient en bois de chêne. Cette essence est bien plus solide et offre partant bien plus de sécurité que les autres. Le Gouvernement reconnaît d'ailleurs la supériorité de ces billes, par l'usage exclusif qu'il en fait actuellement.

La section centrale, tout en engageant le Gouvernement à exiger l'emploi des matériaux les plus solides, ne pense pas qu'il faille de l'emploi du chêne faire une prescription absolue. Ce bois devient d'une rareté excessive, et il ne faut pas perdre de vue que la durée de la concession est de 90 ans. D'ailleurs, il a été annoncé à la section centrale que l'emploi des billes serait, pour le chemin de Manage à Wavre, probablement remplacé par des longrines, sur lesquelles reposeraient les rails. Ce procédé est déjà employé en Angleterre et en Hollande.

La 4^e section fait observer que l'arrêté du 29 novembre 1856 exige une enquête et une adjudication publique et demande pourquoi on ne s'est pas conformé à ses dispositions.

Elle se plaint des abus qui ont lieu dans les concessions des chemins de fer. Souvent à l'aide d'un semblant d'études, on obtient une concession qui devient l'objet d'un trafic, qui se fait aux dépens de l'État. L'exécution de l'arrêté du 29 novembre serait un obstacle à ces spéculations.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu que la loi du 19 juillet 1852 sur les concessions de péages, porte, art. 4 : « qu'aucune concession ne peut avoir lieu que par voie d'adjudication publique, et qu'après enquête sur l'utilité des travaux, la hauteur du péage et sa durée. »

L'arrêté du 29 novembre 1856 est un règlement organique de la loi du 19 juillet 1852.

Il suit de là que ses dispositions ne sont obligatoires, qu'autant qu'il s'agisse de concessions à accorder dans les termes de la loi de 1852.

Or, cette loi a cessé d'être en vigueur en ce qui concerne les chemins de fer, depuis la promulgation de la loi du 15 avril 1845, portant : qu'aucune ligne de chemin de fer de plus de 10 kilomètres ne peut être concédée.

Toutes les concessions des chemins de fer concédées pendant la session dernière, l'ont été par des lois spéciales, et en dehors de l'application de la loi de 1852 et du règlement de 1856.

Le retour aux principes de l'arrêté du 29 novembre 1856, dont la 4^e section désire l'application, a été prescrit par un arrêté du 21 mai 1845, postérieur de quatre jours à la première convention faite pour le chemin de fer de Manage à Wavre.

La 4^e section dit encore qu'il est bien entendu que les embranchements accessoires dont fait mention l'art. 45 du cahier des charges, ne pourront être concédés que par une loi, et que les art. 5, 6 et 10 de la convention du 19 février 1846 ne seront pas un obstacle à ce que le Gouvernement établisse lui-même ou concède à d'autres personnes que les concessionnaires actuels, des lignes parallèles à celles qui sont indiquées dans ladite convention.

A cette observation, M. le Ministre des Travaux Publics répond qu'une disposition analogue à celle du § 2 de l'art. 45 se trouve dans presque tous les cahiers des charges des concessions accordées pendant la session dernière, et c'est surtout ce qui explique sa présence dans le cahier des charges actuellement soumis à la Chambre; car il ne peut guère être question, pour le chemin de fer de Manage à Wavre, d'embranchements autres que ceux prévus aux art. 5 et 6 de la convention du 19 février 1846.

Il semble néanmoins que le § 2 de l'art. 45 admet des embranchements concédés par arrêté royal, et que l'on ne pourrait renvoyer de nécessité à une loi, pour ce qui les concerne, sans modifier cet article, ce qui donnerait ouverture à une demande de résiliation du contrat.

Il paraît évident, d'après l'ensemble de la convention et du cahier des charges, ajoute M. le Ministre :

1^o Que le Gouvernement reste maître d'exécuter par lui-même toutes lignes et tous embranchements qu'il juge utiles;

2^o Que la préférence n'est acquise à la société de Manage à Wavre, pour des embranchements éventuels, qu'autant que cette société ne serait pas en concurrence avec des particuliers ou sociétés qui pourraient invoquer un droit antérieur.

Deux membres de la 4^e section votent pour le projet, un contre, deux s'abstiennent.

La 5^e section adopte le projet sans observations.

La 6^e section adopte le projet de loi et charge son rapporteur de demander :

Des renseignements sur les opérations qui ont précédé la convention définitive ;

La communication des pétitions de Londres, par lesquelles on réclame la résiliation de cette convention ;

Des données statistiques sur la concurrence que le chemin de fer projeté pourra faire au canal de Charleroy, aussi bien qu'au chemin de fer de l'État, notamment pour le transport des houilles des charbonnages du Centre.

Il n'existe pas d'autres renseignements, a dit M. le Ministre des Travaux Publics, que ceux qui ont été fournis à la Chambre, lors d'une discussion qui déjà s'y est élevée à l'occasion des pétitions de Londres.

La section centrale charge son rapporteur de tenir ces pétitions à la disposition de la Chambre pour le cas où, dans la discussion, la lecture en serait réclamée.

Quant à la concurrence faite au chemin de fer de l'État et au canal de Charleroy, il ne peut être donné d'autres moyens d'en apprécier l'importance que ceux déjà fournis dans l'exposé des motifs de la loi actuelle et dans le rapport sur le projet de modifications du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Un membre a demandé quel emploi il serait fait du cautionnement, dans le cas où la compagnie concessionnaire n'exécuterait pas ses engagements. Il a témoigné le désir qu'il servît d'encouragement pour les personnes qui voudraient mener à fin l'entreprise délaissée. Plusieurs membres ont émis le vœu qu'il fût pris à cet égard une mesure générale.

M. le Ministre, tout en appréciant les bons résultats qui pourraient naître de la réalisation de ces idées, a fait remarquer qu'à défaut d'une mesure législative, les cautionnements étaient acquis au trésor, et que, jusqu'à présent, il n'en pouvait être fait aucune application spéciale.

La section centrale a adopté le projet de loi à l'unanimité.

Le rapporteur,

PIRMEZ.

Le président,

DUMONT.
