

(1)

(N° 280.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 MAI 1853.

Concession d'un chemin de fer de Tubise aux Acren, par Enghien (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. MERCIER.

MESSIEURS,

Dans la séance du 14 février dernier, M. le Ministre des Travaux publics a présenté à la Chambre un projet de loi destiné à autoriser le Gouvernement à accorder aux sieurs Zaman et Coppens la concession d'un chemin de fer de Tubise aux Acren, par Enghien.

Ce projet a été examiné par les sections et a donné lieu, de leur part, aux observations suivantes :

La 1^{re} section partage l'avis d'un de ses membres, que l'intérêt général et les besoins de l'industrie doivent faire accorder la préférence à un projet présenté par le sieur Bouquié, qui comprend un chemin de fer de Hal à Ath et une ligne de Tournay vers un point de la frontière dans la direction de Lille.

Observations des sections sur le projet de loi

Si l'on voulait repousser ce projet, dit l'auteur de la proposition, parce qu'il tend à altérer les recettes du rail-way de l'État, ce serait prétendre que l'intérêt de ces recettes doit toujours primer tous les autres intérêts, et il se demande à quels résultats étranges n'aboutirait pas un jour un tel système? Ce serait le monopole, l'exécution de tous les chemins de fer par l'État. Or, cette cause est désormais perdue.

Elle désire que M. le Ministre donne des explications sur les motifs pour lesquels ce projet a été éliminé et sur la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de lui donner la préférence, dans le cas où son auteur renoncerait à la condition d'obtenir de l'État une garantie de *minimum* d'intérêt?

(1) Projet de loi, n° 137.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYOT, était composée de MM. BRIKHE, MERCIER, DU MORTIER, FEIGNART, ALLARD et LAUBRY.

La deuxième section demande s'il n'y aurait pas lieu de comprendre dès à présent, dans le cahier des charges du chemin de fer, dont la concession est demandée, l'obligation de construire une ligne partant d'Enghien ou d'un autre point entre Enghien et Tubise et aboutissant à la station de Braine-le-Comte? En d'autres termes, cette section voudrait que la faculté de faire cette construction devint une obligation.

Cette section adopte le projet de loi.

La quatrième section fait l'observation suivante :

Il y a quatre projets ayant les mêmes directions: le projet de l'ingénieur Tarte; celui du sieur Bouquié; celui des sieurs Vander Elst et C^e, et enfin celui des sieurs Zaman et Coppens. Si ces derniers obtiennent la concession, celle-ci ne sera-t-elle pas un obstacle à la construction d'une ligne plus complète?

Elle adopte le projet de loi, mais sous réserve de l'observation qui précède.

La cinquième section fait observer qu'il conviendrait que le dépôt du cautionnement fût préalable à la concession.

Elle adopte le projet.

La sixième section appelle l'attention de la section centrale sur les demandes en concurrence qui peuvent être adressées relativement au chemin de fer projeté.

Elle engage la section centrale à émettre le vœu qu'à l'avenir le Gouvernement n'accorde plus de concession avec une garantie d'intérêt à charge du trésor.

Elle adopte le projet de loi.

Observations des sections sur le cahier des charges

Art. 3 du cahier des charges.

La première section demande quelle étendue aura le chemin de fer qui fait l'objet de la convention; dans quelle proportion ont été formulés le chiffre de 250,000 francs pour le cautionnement, et celui de 1,200,000 francs sur le capital, par rapport à la dépense totale à faire.

La troisième section demande que le délai de six mois soit réduit à trois mois.

Art. 8. — Du cahier des charges.

La première section demande pourquoi on admet des rails si légers?

La cinquième section fait la même demande, en faisant observer que, pour d'autres concessions, on a exigé des rails de 30 à 34 kilogrammes par mètre.

Art. 11. — La cinquième section demande pourquoi le cahier des charges n'ordonne pas aux concessionnaires de construire le chemin de fer à simple voie, mais de manière qu'il comporte ultérieurement la double voie.

Art. 13. — La quatrième section appelle l'attention sur le dernier paragraphe de cet article; tel qu'il est conçu, il laisse une grande charge à l'arbitraire. Les obligations des concessionnaires au sujet des bâtiments et haltes qu'ils auront à construire, devraient être mieux définies.

Art. 16. — La première section demande qui sera chargé de faire la réception définitive, avant de restituer la retenue des $\frac{2}{5}$ du cautionnement? Y aura-t-il un arrêté ministériel?

ART. 24 et 26. — La première section signale quelques vices de rédaction, qui disparaîtront dans la convention définitive.

ART. 45. — La première section demande la suppression de cette préférence.

La quatrième section insiste pour qu'il soit bien entendu que cette préférence ne concerne que les embranchements n'excédant pas 10 kilomètres.

La section centrale, après avoir procédé à l'examen des procès-verbaux des sections, a pris connaissance des pétitions qui lui ont été renvoyées par la Chambre et qui sont relatives au projet de loi. En voici l'analyse :

Les pétitions suivantes se rattachant directement ou indirectement au chemin de fer qui fait l'objet du projet de loi, ont été renvoyées par la Chambre à la section centrale chargée de son examen :

Pétitions.

Des membres de l'administration communale et un grand nombre d'habitants de Tubise prient la Chambre d'accorder au sieur Zaman la concession d'un chemin de fer de Tubise à Grammont, avec embranchement sur Braine-le-Comte.

Système du projet

Un grand nombre d'habitants de la commune de Rebecq-Rognon forment la même demande.

Il en est de même du collège des bourgmestre et échevins d'Hérinnes et d'habitants de cette commune et de celle de Gammerages.

Les sieurs Solvay soumettent à la Chambre les réclamations qu'ils ont présentées au Gouvernement contre certaines clauses des articles 32 et 36 du cahier des charges pour la concession du même chemin de fer.

Les sieurs de Quanter, Graves et autres membres du comité houiller des charbonnages du Centre prient la Chambre de n'accorder la concession d'un chemin de fer des Acren vers Tubise et Braine-le-Comte qu'à la condition, pour les concessionnaires, de construire la partie de chemin de fer comprise entre Enghien et Braine-le-Comte.

Les sieurs Cousin, Baguet, Rivière et autres maîtres de carrières demandent que le chemin de fer projeté de Braine-le-Comte vers Enghien et Grammont par Rebecq, soit considéré comme ligne principale, et l'embranchement de Rebecq à Tubise comme ligne accessoire.

Des membres du conseil communal de Grammont demandent que le chemin de fer projeté de Tubise aux Acren, par Enghien, fasse, à Grammont, sa jonction avec le chemin de fer de Dendre et Waes.

Le sieur Tarte, par pétition en date du 23 février dernier, prie la Chambre de lui accorder la concession d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, par Enghien, Acren et Renaix, avec embranchement sur Deynze, et, en tout cas, de sauvegarder ses droits d'auteur de ce projet, présenté par lui au Gouvernement, dès le 11 juin 1845.

Deuxième système

Le même, par pétition en date du 28 février, se plaint de ce que, par la convention provisoire passée entre le Gouvernement d'une part et les sieurs Zaman et Coppens d'autre part, son droit d'auteur du projet prémentionné a été méconnu en ce qu'elle tend à faire concéder à d'autres les parties les plus faciles, les plus lucratives et les moins dispendieuses de son projet.

Le même rappelle qu'il a remis, le 4 août 1845, au Département des Travaux publics, les études complètes de son projet, en demandant que la concession d'un chemin de fer destiné à relier les provinces wallonnes aux Flandres, soit accordé à l'auteur du projet le plus complet et qui offrira le plus de sécurité d'exécution. Le pétitionnaire déclare, en outre, maintenir son droit d'auteur avec tous les privilèges de la loi.

Des maîtres de carrière de Lessines présentent des observations contre la demande de concession, faite par la société, Zaman d'un chemin de fer de Tubise aux Acren, par Enghien, et prient la Chambre d'accorder la préférence au tracé de chemin de fer projeté par M. Tarte.

Les conseils communaux de Lessines, de Deynze, de Courtray et d'Ellezelles forment la même demande.

Des membres du conseil communal de Flobecq prient la Chambre de donner la préférence au projet de chemin de fer vers les Acren, qui a été présenté par le sieur Tarte, ou du moins de n'accorder la concession de la ligne de Tubise aux Acren qu'à la condition, pour la compagnie, de continuer cette ligne jusqu'à Courtray, par Renaix.

Le conseil communal de Renaix présente des observations en faveur d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtray, projeté par le sieur Tarte, et de la ligne de Thulin par Peruwelz, sur Leuze, demandé par le sieur Hoyois.

Plusieurs habitants de Soignies, d'Horrues et du Rœulx, et le conseil communal de cette dernière commune, prient la Chambre d'accorder à la compagnie Dupont la concession d'un chemin de fer partant du Centre des charbonnages de Haine-St-Paul et se dirigeant sur les Acren.

Le sieur Bouquié-Lefebvre demande la concession d'un chemin de fer de Hal à Ath, et d'une ligne de Tournay vers un point de la frontière, dans la direction de Lille.

Le sieur Maertens prie la Chambre de rejeter le projet de loi relatif au chemin de fer de Tubise aux Acren et de lui accorder la concession d'un chemin de fer de St-Ghislain à Gand et Eecloo, par Péruwelz, Leuze, Renaix et Audenaerde, avec embranchement de Renaix sur Braine-le-Comte, par Enghien et les deux Acren.

Les sieurs Denis, Vander Elst, Willame et Carlier transmettent copie des documents qu'ils ont adressés à M. le Ministre des Travaux publics, à l'appui de leur demande en concession d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Grammont, par Rebecq et Enghien.

La section centrale, dans sa séance du 3 mai, a décidé que les observations des sections et les pétitions dont l'analyse précède seraient communiquées à M. le Ministre des Travaux publics, prié de donner son opinion sur chacune d'elles; elle a désiré savoir s'il y avait, de la part d'un ou de plusieurs des demandeurs, des offres d'un versement préalable ou d'un cautionnement immédiat? Elle a réclamé la communication des demandes qui ont un caractère sérieux et des plans et des pièces envoyés à l'appui. Elle adresse la question suivante à M. le Ministre :

Un transport part de Bruxelles ou d'un point au delà de Braine-le-Comte en destination réelle des Acren, de Grammont ou d'une station quelconque de la ligne de Dendre et Waes; est-il bien entendu que les dispositions de l'art. 10 de

la convention du 1^{er} mai 1852, faite avec les concessionnaires du chemin de fer de Dendre et Waes, seront appliquées à ce transport, c'est-à-dire que les trois quarts du prix reviendront à la Société de Dendre et Waes, sous déduction du prix de transport, qui appartiendrait à la concession Zaman et Coppens?

Des explications lui paraissent nécessaires au sujet du dernier alinéa de l'art. 32; tel qu'il est conçu, il inspire des craintes; les concessionnaires ne pourront-ils en abuser pour accorder des préférences? Une pareille disposition devrait avoir une portée générale; n'être applicable qu'après une publication faite à l'avance dans toutes les stations. Si on effectue certains transports à des prix inférieures au tarif, tous ceux qui auront de pareils transports à faire devront avoir le droit de jouir des prix réduits : cela est-il aussi entendu? Comment concilier ce paragraphe avec l'art. 35, § 1^{er}, qui suit?

La section centrale s'est réunie de nouveau le 18 mai. M. le Ministre des Travaux publics assista à sa séance, sur la demande qui lui en fut faite par le Président. Elle désira entendre ses explications sur les quatre projets concurrents, qui font l'objet des diverses pétitions adressées à la Chambre. Ces projets sont ceux du sieur Tarte, du sieur Vander Elst, du sieur Boucquié et des sieurs Dupont et Demanet.

En ce qui concerne celui du sieur Tarte, M. le Ministre des Travaux publics donne les renseignements suivants :

La première demande du sieur Tarte date de 1845. Le chemin de fer dont il sollicitait la concession se dirigeait, d'une part, de Braine-le-Comte à Courtrai, par Renaix, d'autre part, de Renaix sur Deynze, avec embranchement d'Enghien sur Hal.

Une seconde demande fut adressée, en 1849. L'embranchement d'Enghien sur Hal n'en fit plus partie. M. Tarte n'a plus offert de construire qu'une ligne de Braine-le-Comte sur Aeltre, par Renaix, Audenarde et Deynze; il réclamait un *minimum* d'intérêt sur 24 millions de francs ou une concession perpétuelle.

C'est le 16 février 1853 seulement que le sieur Tarte déclara vouloir reprendre le réseau de 1845, et en même temps renoncer à la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

On remarquera que la convention avec les sieurs Zaman et Coppens date du 28 janvier précédent; que, par conséquent, le Gouvernement ne pouvait en aucun cas se dispenser de la soumettre aux Chambres.

Du reste, M. le Ministre des Travaux publics exprime formellement l'avis qu'il n'y a pas lieu de donner suite au projet du sieur Tarte et d'abandonner celui des sieurs Zaman et Coppens.

Un capital de 37 millions serait nécessaire pour l'exécution de ce projet; il n'y a pas de garantie, pas même de probabilité, qu'un tel capital soit trouvé pour la construction de cette ligne.

D'un autre côté, il est à remarquer que les localités intermédiaires à desservir ne présentent qu'une importance secondaire et que les relations des villes qui se trouvent sur les points extrêmes du réseau seront desservies au profit du trésor public par le chemin de fer de Dendre et Waes; quant à la différence de longueur du parcours, elle n'est que de quelques kilomètres en faveur du projet du sieur Tarte.

Le projet du sieur Vander Elst, dit M. le Ministre, ne diffère de celui des sieurs Zaman et Coppens qu'en ce que le point de départ, au lieu d'être à Tu-

bise, serait à Hennuyère, halte un peu en deçà du tunnel de Braine-le-Comte.

Le sieur Vander Elst réclamait pour la construction de cette ligne la garantie d'un *minimum* d'intérêt; c'est seulement par pétition du 25 février, c'est-à-dire après la présentation aux Chambres du projet de loi dont nous nous occupons qu'il a renoncé à cette garantie.

Si toutes les conditions étaient égales, il serait équitable d'accorder la préférence à la demande des sieurs Zaman et Coppens qui, dès le principe, ont offert les conditions les plus favorables; mais ce qui doit faire pencher la balance du côté de cette dernière demande, c'est que l'art. 2 du cahier des charges impose implicitement aux demandeurs l'obligation de construire la ligne d'Enghien à Braine-le-Comte; cette obligation, d'ailleurs, sera stipulée d'une manière formelle dans la convention définitive; M. le Ministre des Travaux publics en a pris l'engagement vis-à-vis de la section centrale. Il y a donc dans le projet des sieurs Zaman et Coppens deux branches, celle de Tubise aux Acren par Enghien et celle d'Enghien à Braine-le-Comte, tandis que le projet du sieur Vander Elst ne comprend qu'une seule ligne.

La demande du sieur Bouquié est du 7 février 1846; elle a pour objet d'obtenir la concession d'un chemin de fer de *Hal* à *Ath*, par Enghien. Le but de l'établissement de ce chemin de fer ne pourrait être que de raccourcir la distance entre Bruxelles, d'une part, Ath, Tournay et Lille, d'autre part, en supprimant le détour que l'on fait actuellement par Jurbise.

Le 11 février 1853, c'est-à-dire postérieurement à la convention faite avec les sieurs Zaman et Coppens, qui est du 28 janvier précédent, le sieur Bouquié, tout en reproduisant sa demande de 1846, sollicitait, en outre, la concession du chemin de fer de Braine-le-Comte à Grammont, déjà compris dans la convention du 28 janvier, et demandait, pour cette dernière voie, un *minimum* d'intérêt; le 17 mars 1843, il renonce à sa demande de Braine-le-Comte à Grammont.

M. le Ministre des Travaux publics fait remarquer que le projet du sieur Bouquié est indépendant de celui qui est en discussion; que c'est une ligne spéciale dont l'utilité doit être examinée et discutée. La section centrale craint, de son côté, qu'il ne cause un préjudice trop sensible au revenu du chemin de fer de l'État.

Enfin, quant à la demande des sieurs Dupont et Demanet, elle remonte à 1845 et a pour objet la construction d'un chemin de fer de Manage à Gand. Depuis cette époque, dit M. le Ministre des Travaux publics, les demandeurs n'ont fait aucune démarche pour la faire instruire, de sorte qu'elle peut être considérée comme retirée en fait.

Aux questions et observations qui ont été faites par la section centrale et les sections, M. le Ministre des Travaux publics répond de la manière suivante:

Les dispositions de l'art. 10 de la convention du 1^{er} mai 1852, entre le Gouvernement et les concessionnaires du chemin de fer de Dendre et Waes, sont évidemment applicables à un transport effectué de Bruxelles ou d'un point au delà de Braine-le-Comte et en destination des Acren, de Grammont ou d'une station quelconque de la ligne de Dendre et Waes, et les $\frac{3}{4}$ du prix de transport reviendront à la société de Dendre et Waes, sous déduction du prix de transport, qui appartiendra à la concession Zaman et Coppens.

Le dernier alinéa de l'art. 32, qui a donné lieu à des doutes de la part de

pétitionnaires et de la section centrale sera supprimé dans la convention définitive ; s'il avait été maintenu, il aurait dû se combiner avec les dispositions suivantes, qui interdisent des transports faits dans des conditions purement individuelles.

Quant à la longueur du chemin de fer projeté, elle serait de 32,175 mètres, non compris l'embranchement à construire vers Braine-le-Comte. La dépense du chemin de fer avec l'embranchement est évaluée à cinq millions. C'est dans la prévision de cette dépense que le cautionnement a été fixé à 250,000 francs, c'est-à-dire au vingtième, et qu'il a été stipulé qu'il devrait, au préalable, être justifié de la réalisation d'un capital de 1,200.000 francs, c'est-à-dire d'environ le quart du capital, condition généralement exigée.

L'emploi de rails pesant seulement 20 kilogrammes, ne peut donner lieu à aucun inconvénient : il s'agit d'une ligne d'embranchement dont le caractère est exclusivement industriel. Ces rails ont été employés sur la ligne de St-Nicolas à Gand ; on s'en est bien trouvé ; on les nomme *rails américains* ; il s'en expédie beaucoup de Belgique en Amérique.

Le Gouvernement a cru pouvoir dispenser les concessionnaires de l'obligation de construire la ligne de manière à ce qu'il pût être établi ultérieurement une seconde voie ; il l'a fait par des considérations financières et, en outre, parce que les haltes et les stations seront tellement rapprochées qu'à la distance d'une lieue on trouvera des voies d'évitement qui permettront aux convois de se croiser.

L'art. 16 du cahier des charges a donné lieu à des observations qui ont déterminé la section centrale à demander qui sera chargé de faire la réception définitive avant que l'on restitue les deux derniers cinquièmes du cautionnement, et s'il y aura un arrêté ministériel. Il faut distinguer, dit M. le Ministre, le cas où ce sont les concessionnaires qui doivent exploiter et entretenir les lignes de chemins de fer faisant l'objet des concessions, et celui où c'est l'État qui doit en être chargé, en abandonnant seulement une partie des recettes aux concessionnaires.

Dans ce dernier cas, comme ce que coûte l'entretien d'un ouvrage dépend nécessairement de la manière dont cet ouvrage a été exécuté, il importe au plus haut degré que toutes les précautions soient prises pour assurer la bonne exécution des travaux. On comprend qu'il y ait lieu, dans ce cas, de procéder à une réception définitive des travaux avant que l'État prenne possession des lignes ; mais cette nécessité n'a pas paru exister au même degré lorsqu'il s'agit de chemins qui, pendant toute la durée de la concession, doivent être exploités et entretenus par les concessionnaires eux-mêmes ; dans ce dernier cas, si, à l'époque où les travaux doivent être achevés, ils ne le sont pas ou s'ils n'ont pas été exécutés conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, l'on dresse procès-verbal, et l'exploitation même peut être interdite : l'art. 29 du cahier des charges donne, à cet égard, les pouvoirs les plus étendus au Gouvernement.

En ce qui concerne les pétitions adressées par les villes de Grammont et de Lessines, M. le Ministre fait remarquer que les concessionnaires ont indiqué les Aoren comme point de jonction à la ligne de la Dendre et que le comité des ponts et chaussées a pensé également que cette direction est en quelque sorte indiquée par la configuration du terrain ; c'est, dit ce comité, évidemment

par la vallée de la Marcq que cette partie du chemin de fer doit descendre du plateau d'Enghien dans la vallée de la Dendre; il s'ensuit qu'il ne serait ni rationnel d'exiger que le raccordement des deux chemins de fer ait lieu ailleurs qu'aux Acren, qui se trouvent à proximité du confluent de la Marcq et de la Dendre, ni peut-être même équitable de vouloir qu'il ait lieu soit à Grammont, au préjudice de Lessines, soit à Lessines, au préjudice de Grammont; c'est, du reste, une question réservée.

M. le Ministre fait connaître qu'il n'y a pas, de la part des différents demandeurs, d'offres de versement préalable d'un cautionnement immédiat; que le sieur Tarte seulement a offert un cautionnement *provisoire* de 100,000 francs.

Par rapport au terme endéans lequel le cautionnement des sieurs Zaman et Coppens devra être versé, M. le Ministre ne pense pas qu'il y ait grand intérêt à le restreindre à trois au lieu de six mois.

La section centrale a trouvé les explications de M. le Ministre des Travaux publics complètement satisfaisantes, en ce qui concerne le chemin de fer qui fait l'objet du projet de loi et dont elle reconnaît toute l'utilité.

Éclairée par les renseignements qu'a fournis M. le Ministre, elle ne pense pas que les différentes demandes en concession dont nous avons parlé soient de nature à porter obstacle à l'approbation de ce projet. Sans émettre, à cet égard, de principe absolu, elle ne croit pas, avec un membre de la première section, que l'on doive faire facilement abstraction des intérêts du trésor dans l'octroi de lignes qui enlèveraient une partie des recettes du réseau des chemins de fer de l'État. Alors même que cet intérêt n'aurait pas prévalu dans telle ou telle circonstance donnée, un pareil précédent ne pourrait être invoqué comme règle. On ne peut perdre de vue que toute diminution de produit du réseau national doit avoir, pour conséquence, une aggravation des charges publiques. Il faut donc de puissantes considérations pour que l'État se résigne à un pareil sacrifice.

La section centrale prend acte de la déclaration faite par M. le Ministre des Travaux publics, que la convention définitive renfermera l'obligation, pour les concessionnaires, de construire simultanément le chemin de fer d'Enghien à Braine-le-Comte et celui de Tubise aux Acren, et, en outre, que le dernier aliéna de l'art. 32 du cahier des charges sera supprimé. C'est sous cette double réserve qu'elle adopte le projet de loi.

Le Rapporteur,

MERCIER,

Le Président,

VEYDT,
