SÉNAT DE BELGIQUE.

SEANCE DU 14 MAI 1845.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant la concession des che- mins de fer de Liège à Namur, de Manage à Mons et à la Sambre et de Marchiennes-au-Pont à la Frontière de France, et celle du canal de Mons à la Sambre.

(Voir les Nos 380 et 422 de la Chambre des Représentants et le N° 222 du Sénat.)

MESSIEURS,

La Commission chargée d'examiner divers projets de concession pour l'exécution de travaux publics très-importants, m'a chargée de vous présenter son rapport sur les demandes suivantes :

1° Sur la demande de la Société Anglaise représentée par M. Georges Robert d'Harcourt, de Londres, à l'effet d'établir un chemin de fer de Namur à Liège, avec éventualité de prolongement d'une part de cette dernière ville à Visé ou jusqu'à la frontière Néerlandaise, et de l'autre, de Namur à la frontière de France par Dinant. (Art. 1 et 2 du projet de loi.)

2° Sur la demande de la même société pour la concession d'un chemin de fer de Manage à Mons. (Art. 1.)

3° Sur celle de la Société Belge représentée par MM. J. R. Bischoffsheim et Joseph Oppenheim, pour le canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille. (Art. 5.)

4° Sur la concession demandée par la même société, pour un chemin de fer, ayant son origine au railway de Manage à Mons, aboutissant à la Sambre vers Erquelines. (Art. 5.)

5° Sur celle d'un chemin de fer, partant de Marchiennes-au-Pont à la frontière de France par la vallée de la Sambre, pétitionnée par la société représentée par M. A. H. Neville.

Cette longue énumération, mise en regard du peu de temps que nous avons à notre disposition, pour nous livrer à un examen approfondi que réclamerait chacun de ces projets, vous dira assez combien notre rapport doit être incomplet. Les causes de cette précipitation que les circonstances excusent et commandent même, sont connues et appréciées sans doute du

Sénat, nous croyons donc que le gouvernement ne doit voir dans l'approbation du pouvoir législatif, qu'un vote de confiance que nous lui donnons, une adhésion au principe fécondant de l'association, adaptée aux travaux publics, plutôt qu'à toutes les stipulations des cahiers de charges, que nous n'avons pu examiner avec la maturité désirable, et que dès lors une grande responsabilité morale pèse sur lui, tant en ce qui concerne les conditions acceptées, que par celles dont le gouvernement s'est réservé l'acceptation définitive, et que ces réserves le mettent en position de pouvoir refuser la sanction royale, si des difficultés venaient à surgir de ce chef.

Nous allons successivement vous soumettre les réflexions que l'examen des divers projets a fait naître dans le sein de la Commission.

Chemin de fer de Namur à Liège.

Nous avons examiné le projet sous le rapport de son utilité, de son influence sur les recettes de l'État, enfin sous celui de la convenance du tracé proposé.

Sur le premier point, *l'utilité*, votre Commission pense qu'en dehors de celle qui résulte de l'établissement de tout chemin de fer, la vallée de la Meuse, riche en population, en industrie, en matière première par le gisement de minerais de diverse nature, environnée de belles forêts, doit acquérir une importance qui rejaillira sur la prospérité commerciale de la nation entière; le chemin projeté, en lui offrant une nouvelle voie d'exportation, suppléera dans bien des circonstances, aux imperfections de la navigation de la Meuse, et permettra en tout temps de subvenir aux approvisionnements du marché intérieur.

Quant à son influence sur la prospérité financière du railway de l'État, nous pensons que, loin de lui nuire, il deviendra un de ses affluents les plus favorables, outre que les calculs présentés par le Ministre, établissent qu'en tout état de cause, les pertes seraient minimales, comparées aux avantages généraux qui doivent résulter de sa confection.

Il paraît que ses adversaires se préoccupent trop exclusivement de ce résultat par rapport au nord de la France, tandis que selon toutes les probabilités il sera prolongé par une de ses extrémités vers la Hollande et de l'autre vers la France; il deviendra alors la route directe des Départements de l'Est, dont les nombreux voyageurs devront se servir du chemin de fer de l'État pour se rendre dans l'intérieur du Pays et en Allemagne, en le faisant ainsi participer aux bénéfices de l'industrie particulière. Nous ne doutons pas que le Gouvernement ne trouve dans un avenir peu éloigné de larges compensations à quelques pertes éventuelles qu'il pourrait avoir à supporter momentanément.

Examinant ensuite le tracé de ce chemin, nous n'avons aucune objection à faire contre celui proposé de Namur à Huy. Il se trouve dans cette partie placée sur la rive gauche de la Meuse en opposition à la grande route qui est sur la rive droite, ce qui est parfaitement rationnel, et conforme d'ailleurs aux divers projets étudiés jusqu'à ce jour.

Nous pensons toutefois qu'il serait très-avantageux à cette contrée et aux concessionnaires même, d'établir un pont en face d'Andennes, qui reliât cette ville au railway projeté.

En effet, Andennes possède tant par elle-même, que dans un rayon très-rap-

proché, de grandes fabriques de porcelaine et de fayence, de terres plastiques, des usines de fer, moulins à vapeur, etc. C'est l'entrepôt de bois sciés de la partie si boisée de la province de Namur, appelée le Condroz, et le point de jonction de la route de Ciney à celle de Namur à Liège; cette localité est donc des plus importantes et fournirait de nombreux voyageurs à la station qui sera établie vis-à-vis. Nous espérons que M. le Ministre voudra bien appuyer près de la société concessionnaire les réclamations d'Andennes et des communes environnantes à ce sujet.

Messieurs, si le tracé de cette route a, dans cette première partie, mérité l'approbation de votre Commission, il ne peut en être de même de la seconde.

Selon le projet de la société d'Harcourt, que nous discutons, de Huy à Liège, le railway continue également sur la rive gauche et se bifurquant entre Chokier et Flemalle, une branche passe sur la droite, les deux lignes marchent ensuite parallèlement à la Meuse jusqu'à Liège, reliant dans ce parcours tous les établissements industriels sur les deux rives.

Ce projet séduisant, sans doute sous le rapport commercial, et qui a tout le mérite d'un tour de force par les difficultés de son exécution, offre de tels inconvénients sous le rapport de la sécurité publique sur tout, soulève de telles réclamations de la part des villages qu'il traverse de Huy jusqu'au point de bifurcation, que le Ministre, s'il le concédait tel qu'il est proposé, alors qu'il s'est réservé les moyens de le placer sur l'autre rive, engagerait gravement sa responsabilité et celle du conseil supérieur des ponts et chaussées.

La Chambre des Représentants, à laquelle le Sénat et même la nation entière se sont unis d'intention, a prouvé, à l'occasion du tunnel de Cumptich, qu'en Belgique la sécurité publique devait primer toute autre considération; seriez-vous à cet égard moins exigeant envers des sociétés particulières qu'envers l'État? nous ne le croyons pas.

La vallée de la Meuse est peut-être celle qui a été la plus étudiée sous le rapport de l'établissement d'un railway.

Le 1^{er} projet est celui du major Fallot que nous sommes surpris de ne pas voir même figurer dans le rapport, non cependant, nous l'espérons, qu'il soit dans l'intention de personne de méconnaître les droits de la veuve de cet officier distingué à une indemnité.

Les autres sont ceux du colonel De Puydt, de M. Borguet, et de M. Du bois, de Basècle, représenté par la Société d'Harcourt.

De ces quatre projets, un seul, et c'est celui que nous discutons, a eu la malencontreuse idée de placer, de Huy à Flémalle, le tracé sur la rive gauche; les trois autres l'avaient établi sur la droite, que la plus simple connaissance des lieux doit faire préférer, tant sous le rapport de la sécurité que de l'économie.

En effet, la route ordinaire qui existe sur la rive gauche est en plusieurs endroits tellement resserrée entre la Meuse et les rochers, son parcours est déjà si dangereux que l'on a dû y placer des gardes-corps; des malheurs fréquents sont donc à redouter, le rail-way ne pourra, dans ces parties, s'établir que dans le lit même de la rivière, laquelle dans les fortes crues d'eau étendra l'inondation sur la rive droite au grand détriment des propriétaires riverains. Si l'on creuse un canal latéral ou un nouveau lit, a-t-on bien calculé son influence sur les passes, et ces travaux sont-ils combinés et mis en rapport avec ceux que le gouvernement fait exécuter à la Meuse, notamment à Huy?

Il nous est permis de douter que ces questions si importantes à la navigabilité du fleuve aient été suffisamment étudiées. Le chemin de hallage des bûteliers sera bien difficile à maintenir dans de bonnes conditions de viabilité permanente.

Quant au produit des barrières, il deviendra presque nul sur la route de poste, et c'est une perte que l'État aura à supporter au profit de la Compagnie.

Toutes ces considérations nous engagent à insister fortement auprès de M. le Ministre, pour qu'il fasse de nouveau examiner le tracé, et que dans la concession à accorder la sécurité publique ne soit sacrifiée à aucun autre intérêt. Nous joignons sous forme d'annexe à ce rapport une note de M. l'Ingénieur divisionnaire de Moor qui établit à l'évidence toute la liberté d'action du Gouvernement à cet égard.

Messieurs, vous avez envoyé à l'examen de votre Commission, les pétitions revêtues de nombreuses signatures adressées au Sénat, par les administrations communales d'Ampsin, Flône, St.-Georges, Engis, et par plusieurs habitants de Amay: ces cinq communes sont, je crois, les seules que traverse le railway projeté entre Huy et Chokier, c'est-à-dire la partie la plus resserrée de la vallée de la Meuse; toutes s'élèvent avec force contre l'obtention de la concession demandée, et vous prient, par des motifs identiques à ceux exprimés dans ce rapport, d'exiger que le chemin soit au moins placé sur la rive droite.

Votre Commission se confiant dans l'esprit de justice de M. le Ministre des Travaux Publics, et en appuyant ces pétitions, a l'honneur de vous proposer de les lui renvoyer après le vote de la loi et de les déposer sur le bureau pendant la discussion.

En se rapprochant de Liège, la vallée de la Meuse, ayant plus de développement, ne présente plus les mêmes dangers, il faudrait cependant toujours éviter que le railway se rapprochât trop de la route de poste.

Autant qu'un examen sommaire a pu nous en faire juger, les stipulations du cahier des charges nous ont paru bien conçues et de manière à assurer la bonne exécution des travaux, elles diffèrent peu de celles déjà votées pour les autres concessions, et nous vous en proposons l'adoption.

Le Gouvernement est également autorisé à concéder des prolongements de cette route vers les frontières de France et de Hollande.

Une disposition qui témoigne de la sollicitude de la Chambre des Représentants envers la classe ouvrière a été introduite dans la loi, c'est celle qui autorise le Gouvernement à prescrire l'emploi de waggons couverts, nous nous y associons également.

Chemin de fer de Manage à Mons.

Ce chemin construit dans un but purement commercial, servira peu aux voyageurs et ne paraît pas devoir faire une concurrence fâcheuse à celui de l'État. Il mettra en communication directe les charbonnages du Levant de Mons avec le railway national et le canal de Mons à Condé.

Très-avantageux aux houillères du Centre, son établissement cause quelque inquiétude aux bassins du Midi et du Couchant.

Votre Commission est loin de penser que ces considérations devraient faire repousser par le Sénat, des travaux exécutés par l'industrie privée, ne coûtant rien à l'État et favorables aux consommateurs. Au surplus, ces objections

(3)

perdent leur valeur en présence de la demande de concession du canal dont nous allons nous occuper et de nouvelles demandes adressées au Gouvernement, qui rétabliront l'équilibre, désirable sans doute, mais qu'il est impossible d'admettre comme loi suprême de l'industrie.

Nous vous proposons donc de donner votre sanction à ce projet.

Canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille.

Société J. R. Bischoffsheim et Joseph Oppenheim.

ART. 2.

Par son art. 2 du projet, le Gouvernement a demandé l'autorisation de concéder à la société Belge, le canal de Mons à la Sambre, et nous avons également l'honneur de vous proposer l'adoption des art. 2 et 3 du projet de loi, pour les concessions du canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille et pour les deux chemins de fer mentionnés au commencement de ce rapport, ainsi que des conventions conclues entre le Gouvernement et les sociétés concessionnaires.

Tous ces travaux entrepris à l'aide de capitaux, soit étrangers soit nationaux, auront pour résultat de rendre les produits houillers sur les lieux de consommation à des taux réduits, qui exerceront une influence salutaire sur les prix de fabrication, et mieux que les restrictions douanières nous mettront à même de lutter contre la concurrence étrangère.

Le Comte J. B. D'HANE.

Le Baron DE MACART.

Le Chev. Ph. DE WOUTERS DE BOUCHOUT.

Le Vicomte DESMANET DE BIESME, Rapporteur.

ANNEXE.

TRACÉ du chemin de fer de Liège à Namur, à l'aval de Huy.

Il existe sur la rive gauche de la Meuse, entre Huy et Flémalle, un grand nombre d'établissements industriels tandis que la rive opposée en est dépourvue.

Ces établissements industriels ont un intérêt puissant à ce que le chemin de fer de Liège à Namur soit établi sur cette partie de la rive gauche du fleuve.

D'autre part, la route et le chemin de halage y occupant, sur quelques points, un espace fort resserré, l'intérêt de la circulation publique commande de n'y placer également le chemin de fer, que s'il est possible de prévenir toute entrave, tout danger pour celle-ci, au moyen de clôtures séparatives, nouveaux chemins de halage avec perrés ou murs de quai, en anticipation sur la Meuse, élargie au besoin, sur la rive opposée, et tels autres ouvrages qui seraient nécessaires pour concilier les divers intérêts, ouvrages qui seraient tous à la charge exclusive des concessionnaires du chemin de fer, quelle qu'en fût la dépense.

Dans cet état de choses, il fallait se réserver d'établir le chemin de fer sur la rive opposée de la Meuse, s'il ne pouvait pas être satisfait complètement aux conditions de sécurité publique indiquées ci-dessus.

Tel est l'objet des art. 1, 8, 15 et 17 du cahier des charges, à l'appui de la convention.

L'art. 1^{er} ne fixe point celle des rives de la Meuse où doivent se réunir, soit à Ougrée, soit à Flémalle, les deux branches partant des stations de Longdoz et des Guillemins, pour la suivre ensuite jusqu'à Huy. Cette partie du tracé est laissée indéterminée.

Aux termes de l'art. 8, lorsque le chemin de fer longe des routes et chemins de halage, les travaux à exécuter aux unes et aux autres doivent avoir pour but de maintenir constamment sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

L'art. 15 oblige les concessionnaires à soumettre à l'approbation du Département des Travaux publics, des projets complets dressés conformément aux stipulations des art. 1 à 10.

Enfin, l'art. 17 autorise le Ministre à apporter à ces projets, telles modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires pour assurer l'entière exécution desdits articles qui comprennent ceux nos 1 à 8 rappelés ci-dessus.

Ainsi, loin que le tracé de Huy à Flémalle, par la rive gauche de la Meuse, soit obligatoire pour la compagnie, il ne sera autorisé par le Gouvernement que dans les cas où les projets définitifs seraient de nature à y garantir complètement la sécurité de la circulation sur le chemin de fer, sur la route et sur le chemin de halage.

(7)

Dans le cas contraire, le Département des Travaux Publics, usant de ses droits, refuserait son approbation à cette partie du tracé, qui ne pourrait être établie que sur la rive opposée de la Meuse.

Les inquiétudes, dont M. le sénateur Vicomte Desmanet de Biesme s'est rendu l'organe, proviennent, sans doute, de ce que la carte publiée sous les auspices du Département des Travaux Publics, n'indiquant, à l'aval de Huy, que le tracé par la rive gauche de la Meuse, l'on aura pensé que, nonobstant les garanties de sécurité requises par l'art. 8 du cahier des charges et l'incertitude où l'on était aujourd'hui qu'il fût possible de disposer les ouvrages de manière à obtenir complètement ces garanties, le Gouvernement était résolu, dès-à-présent, à donner la préférence au tracé par la rive gauche.

Bruxelles, le 8 mai 1845.

L'Inspecteur Divisionnaire des Ponts et Chaussées,

DEMOOR.