

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 17 MARS 1846.

### Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant le Gouvernement à modifier la concession du Chemin de Fer de Louvain à la Sambre.

*(Voir les Nos 119 et 156 de la Chambre des Représentants.)*

MESSIEURS,

En venant vous présenter, au nom de la Commission, le Rapport sur le Projet de Loi apportant des modifications au tracé primitif du chemin de fer de Louvain à la Sambre, vous nous permettrez de le faire précéder de quelques observations générales sur les règles qui, à notre avis, devraient être suivies en matière de concession de chemins de fer aux sociétés anonymes.

Et quoique la crise ministérielle qui s'accomplit si péniblement en ce moment, nous laisse en présence de l'inconnu, nous avons pensé qu'il ne serait pas inutile d'appeler sur cet objet important, l'attention des hommes que le choix de la Couronne ou les nécessités politiques appelleront à la direction des affaires.

L'association, ce levier puissant qui remue le monde industriel et enfante les miracles de notre époque, mal dirigée d'abord dans son action créatrice, avait amené pour nous d'amères déceptions; ralentie pendant quelques années, elle renaît en ce moment, et à l'aide des capitaux étrangers se relève plus forte, plus vivace encore que par le passé, et promet d'élever la Belgique au premier rang des nations industrielles du continent; mais pour produire les résultats que l'on est en droit d'en attendre, ce mouvement doit être dirigé avec intelligence par le Gouvernement et dans le double but d'utilité générale et de profit pour les actionnaires qui placent leur fortune dans ces grandes, mais périlleuses entreprises.

Les devoirs de tout Ministère en matière de concession de chemins de fer peuvent se résumer en quelques règles simples, mais qui devraient être suivies sans déviation.

Avoir d'abord la certitude que les compagnies sont sérieuses et capables de conduire les travaux à bonne fin; s'assurer, par des études approfondies, que l'exécution complète du cahier des charges est possible et n'entraîne pas la ruine de la société; diriger par la rectification de tracés souvent peu étudiés

et par lesquels on n'a voulu que prendre date et s'assurer un droit de priorité, les entreprises vers le but le plus utile à l'industrie du pays; se refuser à laisser établir des lignes parallèles faisant une concurrence directe ou déguisée aux sociétés concessionnaires; bien régler les tarifs en conservant au Gouvernement des moyens d'action pour les modifier; conserver également le droit à une surveillance efficace pour l'exécution des travaux qui doivent, dans un temps plus ou moins long, faire retour à l'État; prendre enfin tous les moyens pour assurer la sécurité des voyageurs.

Ces règles, si simples qu'elles paraissent, ont-elles toujours été suivies, nous ne le pensons pas.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, la précipitation qui a présidé aux délibérations du Sénat, pour l'établissement de divers chemins de fer et canaux à la fin de la dernière session; ces projets, dont quelques-uns étaient mal conçus, mal étudiés, mal combinés, il fallait les voter d'urgence sous peine de compromettre, disait-on, l'avenir industriel du pays en le privant de précieuses communications. Aujourd'hui le gouvernement pourrait-il nous dire que tous ces projets votés seront exécutés, sont-ils même tous exécutables? Il est permis d'en douter.

Est-il exécutable ce canal destiné à relier les nombreux charbonnages d'un riche bassin houiller, canal bien étudié, sans doute, par de savants ingénieurs. mais auquel il paraît manquer toutefois une chose réputée assez nécessaire aux canaux, des sources suffisantes à son alimentation?

Que deviennent donc ces nombreuses concessions de canaux, de chemins de fer accordées dans la dernière session et qui devaient, nous disait-on, aider nos populations des campagnes pendant cet hyver? A part d'honorables exceptions, on n'en entend guère parler, que de temps à autre par quelques articles de journaux, qui annoncent toujours un commencement d'exécution qui ne commence jamais. Et cependant des transactions importantes ont été faites en vertu et sur la foi des lois qui les concèdent. Ne serait-il pas temps que le Gouvernement rassurât le public contre les bruits fâcheux qui circulent à cet égard, par un exposé fidèle de la situation des travaux concédés aux diverses sociétés, et que l'on sût enfin ce qu'il faut en attendre?

Le projet qui nous occupe est une preuve nouvelle des inconvénients résultant du défaut d'études bien approfondies sur la direction utile à donner à un chemin de fer, tant en vue des intérêts de la généralité que de la prospérité de l'entreprise.

Remarquons d'abord, Messieurs, que ce ne sont pas des modifications que vous êtes appelés à voter, mais un projet nouveau; de l'ancien il ne reste absolument rien, et il faut s'en féliciter, car nous ne craignons pas de dire que par le tracé de Louvain à la Sambre, sanctionné par la loi du 21 mai 1845, son avenir était bien chanceux, tandis que le nouveau projet nous semble réunir tous les éléments désirables aux succès de l'entreprise.

L'analyse des changements et de leur conséquence avantageuse, énumérés dans l'exposé des motifs, suffira pour vous faire juger de leur importance.

Ainsi, par l'art. 1<sup>er</sup>, la station de Louvain se trouve placée près du Canal, dans la position la plus favorable au Commerce, la ville de Wavre sera actuellement reliée au rail-way, par le tracé nouveau qui parcourt la vallée de la Dyle, au lieu de se diriger comme primitivement par les plateaux.

L'art. 2 autorise la bifurcation de la voie ferrée à Gembloux par deux em-

branchements, dont l'un se dirige sur Namur, l'autre sur Charleroi par Fleurus reliant ces villes importantes à l'artère principale, et joignant, par un autre embranchement, les chemins de fer de l'entre Sambre et Meuse et d'Erquelines.

Par l'art. 3 le Gouvernement cède à la vérité gratuitement à la société le chemin de fer du Canal de Louvain à la station de l'État, mais avec l'obligation d'en doubler la voie et d'y faire des travaux de rectification et d'amélioration reconnus depuis longtemps indispensables.

Les art. 4, 5, 6 et 7 sont réglementaires, ils stipulent des époques d'exécution des travaux; le moment de les commencer étant très-rapproché et les concessionnaires se trouvant en mesure de le faire sur divers points, ils seront un immense bienfait pour la population ouvrière de ces cantons qui manquent d'ouvrage en ce moment.

L'art. 8 avait soulevé quelque inquiétude parmi les exploitants du bassin houiller de la Basse-Sambre, ils craignaient que les termes dans lesquels il est conçu ne fissent pas à la société une obligation suffisante de construire la partie de chemin de fer de Jemeppe à un point à déterminer par le Gouvernement, de la station de Gembloux à Charleroi. Cette obligation résulterait toutefois tant de l'exposé des motifs que des termes mêmes de l'art. 8, les mots *loisibles de substituer* ne s'appliquant bien évidemment qu'à la faculté de substituer pour cette partie, un chemin de fer industriel (Framroad) à celui primitivement concédé. Néanmoins, pour lever tous les doutes, M. le Ministre des Travaux Publics a provoqué une explication de la direction de la société, sur le sens qu'elle attachait à cet article, elle s'est trouvée parfaitement conforme à celui que le Gouvernement lui donnait (voir les deux annexes A et B).

L'art. 9 stipule d'un supplément de cautionnement de fr. 500,000 à la première demande du Gouvernement.

L'art. 10 exige qu'avant l'exécution des travaux la société dépose une somme de 1,500,000 fr., y compris celle dont il est parlé à l'article précédent.

Les art. 11, 12 et 13 ne sont que réglementaires.

En présence des avantages que nous venons d'énumérer rapidement, nous ne pouvons hésiter à vous proposer l'adoption du Projet de loi, soumis à votre sanction, à l'unanimité des membres de la Commission.

Nous y ajouterons que ce rail-way nous paraît destiné à exercer une très-grande influence, non-seulement sur la prospérité des cantons qu'il traverse, mais de devoir étendre ses effets bienfaisants sur une grande étendue du pays.

On ne peut méconnaître que toute la partie de territoire située entre Gembloux, Charleroi et Namur n'est pas seulement importante par la fécondité du sol à sa superficie, mais qu'elle l'est plus encore par les richesses intérieures qu'il renferme. Ainsi les minerais de qualité supérieure de la fertile plaine de Fleurus, seront transportés à peu de frais aux usines de la Sambre; les houilles du bassin de Charleroi, les charbons de terre et les houilles maigres de celui de la basse Sambre, vont plus encore pénétrer dans les parties éloignées des lieux d'extraction; les pierres à bâtir, les marbres, les pavés, les chaux grasses et hydrauliques trouveront des placements faciles dans le Brabant, le Limbourg et la Campine, qui donneront en retour les bois de sapins si nécessaires aux houillères.

Tout peut donc faire espérer que sous le rapport industriel, ce chemin de fer

( 4 )

**sera un des plus utiles à la Belgique et qu'il se trouve placé dans les conditions les plus favorables à une bonne exploitation.**

**Bruxelles, le 17 Mars 1846.**

**Le Baron J. D'HOOGHVORST.**

**Le Chev. DE WOUTERS DE BOUCHOUT.**

**Comte G. D'AERSCHOT.**

**Comte DE RENESSE BREIDBACH.**

**Vicomte DESMANET DE BIESME, Rapporteur.**

( Annexes au N° 78. )

## SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 17 MARS 1846.

### Annexes au Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant le Gouver- nement à modifier la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

*Annexe A.*

MINISTÈRE  
des  
**Travaux Publics.**

*Bruzelles, le 16 Mars 1846.*

**MONSIEUR LE PRÉSIDENT,**

Des doutes s'étant élevés sur le sens et la portée de l'art. 8 de la convention passée le 22 janvier dernier, entre le Gouvernement et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Louvain à la Sambre, j'ai provoqué des explications précises sur le sens que lui attribue la Compagnie elle-même, et je viens de recevoir la réponse ci-jointe de son fondé de pouvoirs.

Comme le Sénat est dans ce moment saisi du Projet de Loi relatif aux modifications à apporter à la concession du chemin de fer dont il s'agit, je crois, Monsieur le Président, devoir vous transmettre les dites explications que le Sénat jugera sans doute convenable de renvoyer à la Commission qui sera chargée de l'examen du Projet de Loi.

Veillez, Monsieur le Président, agréer l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
*(Signé) D'HOFFSCHMIDT.*

*A Monsieur le Président du Sénat.*

*Annexe B.*

Société Anonyme

Bruxelles, le 16 Mars 1846.

DU

Chemin de fer de Louvain à  
la Sambre.

—  
ADMINISTRATION GÉNÉRALE.  
—

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vous me faites connaître, par votre lettre du 15 mars, que plusieurs membres du Sénat ont conçu des doutes sur le sens et la valeur de l'art. 8 de la Convention du 22 janvier 1846.

J'ai toujours compris comme vous, Monsieur le Ministre, cet art. 8, dont le sens et la rédaction me semblent d'une clarté suffisante.

Cependant, pour dissiper tous les doutes et faire disparaître toute hésitation, je m'empresse de vous déclarer que, dans l'esprit de celui qui a eu l'honneur de signer cette convention, comme dans l'esprit des membres du Comité d'administration qui lui ont donné des instructions, il y a eu l'intention positive de s'engager à exécuter un chemin de fer industriel (Tramroad) pour rattacher le bassin de Jemeppe à un point à déterminer par le Gouvernement, à la ligne de Louvain à Charleroy.

Nous reconnaissons donc que les mots *il sera loisible* ne nous laissent pas une *liberté facultative*, mais nous imposent l'*obligation absolue* de faire l'embranchement mentionné dans l'art. 8 de la convention, lequel devra être terminé dans les délais stipulés pour l'exécution complète du railroad concédé à notre Compagnie.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de la respectueuse considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être,

*Votre très-obéissant serviteur,*

E. CHATARD DE FARCEAS.

*A Monsieur le Ministre des Travaux publics*