

(1)

(N° 156)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} MAI 1866.

CONCESSION DE CHEMINS DE FER VICINAUX DANS LE BRABANT ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le réseau de nos grandes lignes de chemins de fer étant achevé ou bien près de l'être, l'activité se portera désormais tout naturellement sur les voies ferrées de moindre importance, sur celles reliant entre elles certaines stations de ces grandes lignes et desservant des localités d'un intérêt secondaire. Le Département des Travaux Publics se montre tout disposé à encourager les dispositions à cette activité et, en le faisant, il ajoutera un nouveau service à tous les services qu'il a déjà rendus au pays.

Mais pour ces nouvelles voies, l'intérêt public ne demande pas que l'on se montre aussi exigeant, aussi sévère que pour les lignes principales, de même que les chemins vicinaux se font dans d'autres conditions que les routes de l'État; aussi donne-t-on à ces voies la dénomination de chemins de fer vicinaux.

Quelles sont les différences essentielles entre ces dernières et les lignes principales? Les voici telles qu'elles sont indiquées par le Gouvernement lui-même. L'inclinaison facultative des pentes et rampes est élevée de 12 millimètres, chiffre du cahier des charges ordinaire, à 20 millimètres par mètre; le rayon, *minimum* des courbes est réduit de 500 mètres en pleine voie et de 350 aux abords des stations à 350 et à 200 mètres; des proportions moins grandes que de coutume peuvent être données aux bâtiments et stations. Enfin le Gouvernement réduit le tout au strict nécessaire, en stipulant toutefois que les voies auront

(1) Projet de loi, n° 129.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEERBOOM, était composée de MM. LE HARDY DE BEAULIEU, JAMAR, MASCART, FUNCK, DE BROUCKERE et DE MACAR.

la même largeur que celles de l'État et des lignes concédées auxquelles elles devront se raccorder, de manière que le même matériel roulant puisse circuler sur les unes et les autres. De ces facilités résultera nécessairement une notable économie qui peut faire espérer que, dans un avenir prochain, chaque canton aura son railway.

Dans la séance du 19 de ce mois, le Gouvernement nous a présenté un projet de loi autorisant l'établissement, dans le Brabant, d'un premier réseau de chemins de fer vicinaux. Ce réseau comprend :

1° Un chemin de fer de ceinture partant de Molenbeek-Saint-Jean, passant dans les environs de Dilbeek, Grand-Bigard, Zellick, Wemmel et Meysse, se raccordant avec la station du chemin de fer l'État, à Vilvorde, se dirigeant de là, par la vallée de la Woluwe, vers Boitsfort, et allant rejoindre ensuite son point de départ, en passant par Droogenbosch et Ruysbroeck ;

2° Une ligne partant de la précédente et aboutissant à Termonde ;

3° Une ligne partant de la première, passant par Londerzeel et aboutissant au chemin de fer d'Anvers à Tournai (vers Douai) et à celui de Malines à Terneuzen ;

4° Une ligne partant de la première, passant dans les environs de Lennik et Goyek, pour aboutir, d'une part, à Enghien, et, d'autre part, à Ninove ;

5° Une ligne partant de la première et remontant la vallée de la Senne, pour se raccorder au chemin de fer de Manage à Wavre, en un point à fixer ultérieurement.

L'établissement de cette dernière ligne n'est que facultatif. Le contractant de deuxième part sera tenu de déclarer, dans un délai de huit mois de la date de la concession définitive, s'il entend faire usage de son droit.

Ces divers chemins devront être entièrement achevés, ceux compris sous le n° 1, dans un délai de trois ans ; les autres dans un délai de quatre ans, à partir de l'arrêté de concession, et si les concessionnaires se substituent une société anonyme, comme ils y sont autorisés, le capital, y compris le matériel fixe et roulant, ne pourra dépasser 150,000 francs par kilomètre à simple voie, et 175,000 francs par kilomètre à double voie. Pour assurer l'exécution de son engagement, le concessionnaire provisoire a versé un cautionnement de 500,000 francs.

Le projet de loi ayant pour objet la construction de ce premier réseau de chemins de fer vicinaux a reçu l'accueil le plus sympathique tant de la part des sections que de la part de votre section centrale.

Dans le sein de cette dernière, on a regretté que le projet ne fût pas accompagné d'un tracé plus explicite que celui qui lui a été remis par M. le Ministre des Travaux Publics ; mais le concessionnaire interpellé sur ce point par le rapporteur, lui a représenté que ses études n'étaient pas assez avancées pour pouvoir fournir des indications plus précises et plus détaillées.

Un membre ayant exprimé le vœu que le concessionnaire prît, pour la ligne qui fait l'objet du n° 5, un engagement définitif, comme il le fait pour les lignes désignées dans les n° 1, 2, 3 et 4, le concessionnaire a autorisé le rapporteur à déclarer que, tout en désirant que la convention qu'il a passée avec le Ministre fût maintenue telle qu'elle est, il a l'intention très-formelle de construire cette

ligne en même temps que les autres et que très-probablement elle ne sera pas la dernière à être livrée à la circulation.

Enfin on a manifesté dans la section centrale le regret que le projet de loi ne comprenit pas une ligne directe de Bruxelles à Tervueren. Des explications recueillies sur ce point il résulte que le concessionnaire se chargerait volontiers de construire cette ligne, mais que le Gouvernement préfère la réserver pour faire partie d'une autre concession qui est en projet (ligne directe de Bruxelles à Huy).

Si le Gouvernement avait voulu y consentir, le concessionnaire se serait aussi engagé à continuer jusqu'à Mons la ligne qui aboutit à Enghien, soit en la dirigeant directement vers le chef-lieu du Hainaut, soit en rectifiant le chemin construit et exploité par l'État, et, dans cette dernière hypothèse, il n'eût demandé à l'État, pour que cette rectification lui profitât, aucune participation aux frais de construction. Le Ministre des Travaux Publics, n'a pas repoussé cette proposition, mais il l'a considérée comme trop importante pour pouvoir être résolue sans de nouvelles études, études dont il a bien voulu promettre de s'occuper dans un bref délai.

On peut donc espérer que Mons et les communes qui l'environnent jouiront sous peu de l'avantage d'être assez notablement rapprochées de plusieurs centres de consommation qui sont pour leurs produits d'importants débouchés.

En définitive, la section centrale vous propose, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

H. DE BROUCKERE.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.
