

# Chambre des Représentants.

---

---

SESSION DE 1876-1877.

---

Raccordements industriels par chemins de fer <sup>(1)</sup>.

---

## RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Ce rapport complète celui que nous avons eu l'honneur de vous présenter dans la séance du 22 juin 1875 <sup>(3)</sup>.

Vous voudrez bien vous rappeler que le projet de loi sur les tramways (n° 141, session de 1874-1875) contenait deux parties bien distinctes, l'une réglant la matière des concessions de tramways, l'autre celle des raccordements industriels.

Vous avez scindé le projet, votant le chapitre I<sup>er</sup>, devenu la loi du 9 juillet 1875, et ajournant le chapitre II.

C'est celui-là qui nous occupe.

L'ajournement avait trouvé son explication dans les considérations suivantes du premier rapport :

« Quant au chapitre II, la section centrale n'est pas en mesure de vous en  
» faire rapport et ne peut que conseiller d'en ajourner la discussion au commen-  
» cement de la session prochaine. Cette partie du projet soulève des questions  
» graves et délicates dont la solution demande un plus mûr examen. Telle a été  
» l'impression de toutes vos sections et la nôtre ; ce n'est pas une mince affaire  
» que de concilier le respect dû à la propriété avec les intérêts légitimes de  
» l'industrie. de bien fixer en cette matière les limites de l'expropriation, limites  
» que l'article 11 de la Constitution a voulu faire si étroites, d'équilibrer équi-

---

(1) Seconde partie du projet de loi, n° 141 (session de 1874-1875).

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. LEFEBVRE, DE MACAR, NOTHOMB, DE SMET, WASSEIGE et T'SERSTEVENS (remplacé par M. THONISSEN).

(3) N° 220 (session de 1874-1875).

- » tablement des positions contradictoires ; beaucoup de questions peuvent être  
 » agitées à cette occasion, et, entre autres, on peut dès maintenant se demander :
- » 1° S'il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les industries qui ont une  
 » base préexistante, en quelque sorte *naturelle*, telles que les gisements de  
 » houille et de minerai, les carrières, les chutes d'eau, et celles qui sont le fait  
 » de la seule volonté de l'homme, et qu'on pourrait dire purement artificielles ?
- » 2° S'il ne faut pas distinguer également entre les établissements industriels  
 » existants *avant* la création du chemin de fer ou du canal et ceux qui *suivent*  
 » cette création ?
- » 3° Si au-dessus des garanties administratives, il n'y aurait pas à étudier la  
 » constitution d'un jury spécial, dernier recours des intérêts en conflit ?
- » Ces questions et bien d'autres, la section centrale n'a pas la prétention de les  
 » trancher. Elle croit seulement de son devoir de les indiquer, appelant sur elles  
 » vos plus sérieuses réflexions. »

Ces considérations révèlent le fond de la pensée de la section centrale et sa vive préoccupation de voir garantir, d'une manière plus efficace, les intérêts de la propriété territoriale.

Tel aussi avait été le sentiment des sections ; on y avait vivement critiqué le chapitre II comme « ne protégeant pas sérieusement les droits de la propriété ;  
 » les garanties avaient été trouvées insuffisantes, l'indemnité surtout ; elle devrait  
 » être au moins, du double. »

Trois sections avaient repoussé le chapitre II.

C'est dans cette situation que la section centrale a eu à délibérer sur le projet de loi.

Elle a tenu plusieurs séances.

Elle a persisté à croire que si l'on adoptait telles qu'elles sont présentées les dispositions du Gouvernement, il ne serait pas impossible d'en faire sortir, par une combinaison de mauvaise foi, un danger pour la propriété. On peut, en effet, s'imaginer une espèce de chantage, où sous prétexte d'une usine à créer, d'un établissement industriel à établir, puis à relier à un chemin de fer, un spéculateur déloyal pourrait imposer une véritable rançon à un propriétaire désireux d'échapper à tout prix à la dégradation de son parc, de ses jardins, de son domaine d'affection.

Vainement répondrait-on qu'il y a des garanties administratives, dans les enquêtes, dans les décisions à intervenir : elles peuvent n'être pas toujours suffisantes : c'est dans la loi qu'il faut inscrire les moyens contre les abus de la dépossession.

Persistant donc, après plusieurs réunions, dans l'ordre d'idées qui lui avait dicté les considérations ci-dessus rappelées de son premier rapport, la section centrale a cherché à se mettre d'accord avec le Gouvernement.

Elle a entendu les explications de M. le Ministre des Travaux Publics et la divergenec persistant, elle a eu l'honneur d'adresser à ce haut fonctionnaire diverses observations que sa réponse fait suffisamment connaître.

« Bruxelles, le 5 mars 1877.

» **Monsieur le Rapporteur,**

» Le rapport que vous avez présenté à la Chambre, dans sa séance du 22 juin 1875, au nom de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi sur les tramways et les raccordements industriels, contient des considérations sur la partie de ce projet qui concerne les raccordements industriels.

» Vous me faites l'honneur d'y appeler mon attention et de me demander mon sentiment sur les questions nos 1, 2 et 3 qui terminent ce rapport.

» Je viens satisfaire à votre désir.

» La section centrale s'est demandée, d'abord s'il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les industries qui ont une base préexistante, en quelque sorte naturelle, telles que les gisements de houille et de minerai, les carrières, les chutes d'eaux, et celles qui sont le fait de la seule volonté de l'homme et qu'on pourrait dire purement artificielles.

» Elle s'est demandée ensuite, s'il ne faut pas distinguer également entre les établissements industriels existants avant la création du chemin de fer ou du canal et ceux qui suivent cette création.

» Il peut y avoir autant d'intérêt à raccorder un établissement métallurgique, par exemple, à une voie de communication nouvelle qu'une houillère ou une carrière, et je ne pense pas qu'il y ait à cet égard une distinction à faire, au moins en principe, car si, d'une part, la houillère et la carrière ont un siège en quelque sorte naturel, d'autre part, il serait pratiquement impossible de déplacer un établissement métallurgique pour le rapprocher d'un chemin de fer ou d'un canal que l'on construirait à quelque distance.

» Quant à l'industriel qui érige une usine avec la pensée de la raccorder à un chemin de fer ou à un canal préexistant, il est certain qu'il ne peut pas être assimilé absolument à celui qui se relie à une voie de communication construite depuis que son établissement existe.

» En effet, il ne dépend pas celui-ci que le tracé de cette voie nouvelle passe plus au moins près de son établissement, tandis que celui-là peut ne pas être dans l'impossibilité de choisir entre plusieurs emplacements pour l'usine qu'il se propose de créer.

» Mais selon moi, ce cas même ne comporte pas une décision négative absolue et ce sera à la commission d'enquête, au conseil des mines et au Gouvernement à apprécier dans chaque cas ce que les circonstances de fait justifient et autorisent.

» La section centrale s'est demandée, en troisième lieu, si « au-dessus des » garanties administratives, il n'y aurait pas à étudier la constitution d'un jury » spécial, dernier recours des intérêts en conflit. » J'estime avec vous qu'il faut autre chose ici que de simples garanties administratives, mais l'intervention d'un corps indépendant tel que le conseil des mines, me paraît devoir rassurer tous les intérêts et, sous ce rapport, une expérience déjà longue en des matières généralement plus importantes me paraît justifier ma manière de voir.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» A. BEERNAERT. »

Nonobstant ces déclarations rassurantes du Gouvernement, la section centrale a conservé certaines appréhensions. C'est à vous, Messieurs, d'apprécier si elles sont fondées, à vous de décider, en dernier ressort, si les dispositions proposées contiennent en faveur de la propriété des garanties suffisantes de sécurité.

Nous sommes loin de méconnaître qu'il y a ici deux grands intérêts en présence, l'un comme l'autre, dignes de toute votre sollicitude. Mais nous croyons aussi que s'il faut accorder à l'industrie, au travail tous les moyens de développement, il n'est pas moins important de préserver la propriété contre des entreprises qui pourraient la troubler et l'exposer, sous ce prétexte, à de fâcheuses conséquences.

La section centrale ne demande pas mieux que de voir ses inquiétudes démenties par les faits de l'avenir.

Elle ne se croit cependant pas en mesure de vous soumettre des modifications formelles au projet conçues dans l'esprit qui n'a cessé de la dominer ; elle estime que, dans une semblable matière, délicate autant qu'importante, à propos de laquelle on a même soulevé un scrupule de constitutionalité basé sur l'article 11 de la Constitution, elle estime, disons-nous, que ces modifications ne peuvent guère se faire, par une section centrale, qu'avec le concours du Gouvernement.

Aussi, arrêtée par cette considération, ne pense-t-elle pas pouvoir donner suite, sous une formule pratique, à une résolution qu'elle avait prise dans une séance antérieure, et ce à l'unanimité *des six membres présents*. Cette résolution était celle-ci :

« La loi ne sera applicable qu'aux établissements procédant d'une base » préexistante, en quelque *sorte naturelle*, tels que gisements de houille, de » minerais, carrières, chutes d'eau, et aux établissements industriels existant » *avant* la création du chemin de fer ou du canal. »

Toutefois, si l'on ne veut pas aller jusque-là, la section centrale est d'avis qu'à l'article 11 (qui devient 2<sup>m</sup>e, la numération devant être changée) on pourrait ajouter le paragraphe suivant :

« S'il s'agit du raccordement d'un établissement industriel dont la création ou » l'exploitation sont postérieures à l'existence du chemin de fer, la déclaration » d'utilité publique devra, en outre, être précédée de l'avis conforme de la » députation permanente du conseil provincial. »

L'intervention du conseil des mines est, sans doute, une formalité sérieuse, mais au cas spécial que la section centrale a eu en vue, elle estime que le consentement d'un corps tel que la députation permanente, autorité plus locale, protectrice naturelle de tous les intérêts qui sont en compétition dans la province, serait une seconde et non moins respectable garantie.

C'est avec cette modification que les membres de la section centrale, présents à sa dernière séance, ont l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

*Le Rapporteur,*

ALP. NOTHOMB.

*Le Président,*

P. TACK.

---

**TEXTE DU PROJET DE LOI.****RACCORDEMENTS INDUSTRIELS PAR CHEMINS DE FER.****ART. 1.**

Le Gouvernement est autorisé à déclarer d'utilité publique l'établissement de chemins de fer de raccordement ayant pour but de relier des établissements industriels aux chemins de fer exploités par l'État ou par des concessionnaires.

Il arrête les conditions relatives à la construction et à l'exploitation de ces raccords.

**ART. 2.**

La déclaration d'utilité publique devra être précédée d'une enquête et ne se fera que de l'avis conforme du conseil des mines.

**ADDITION PROPOSÉE PAR LA SECTION  
CENTRALE.**

*« S'il s'agit du raccordement d'un établissement industriel dont la création ou l'exploitation seraient postérieures à l'existence du chemin de fer, la déclaration d'utilité publique devra en outre être précédée de l'avis conforme de la députation permanente du conseil provincial. »*

**ART. 3.**

Lorsqu'un chemin de fer de raccordement dont la construction aura été autorisée en vertu de la présente loi, cessera d'être utile, les propriétaires des terrains originellement morcelés pourront en demander la rétrocession, et elle sera ordonnée en justice, sur la déclaration du Gouvernement qu'il y a lieu de supprimer le chemin de fer. Cette déclaration sera précédée d'une enquête.

Le prix des terrains à retrocéder sera fixé par le tribunal de la situation, si mieux n'aime l'ancien propriétaire restituer le montant de l'indemnité qu'il a reçue. Le prix ne pourra, en aucun cas, excéder cette indemnité.

**ART. 4.**

Le Gouvernement pourra exonérer les propriétés riveraines des chemins de fer à construire, soit pour le tout, soit pour partie, de l'application des articles 1, 2, 4 et 5 de la loi du 13 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

## ART. 5.

Dans les arrêtés d'autorisation, le Gouvernement se réservera la faculté de rendre, moyennant indemnité, les chemins de fer de raccordement communs à d'autres établissements industriels.

Il se réservera également le droit de faire servir ces chemins de fer, en tout ou en partie, à un service public de transport, moyennant indemnité.

## ART. 6.

L'article 12 de la loi du 2 mai 1837 est abrogé, et les dispositions de la présente loi sont applicables à toutes les voies de communications à établir dans l'intérêt des exploitations de mines.

---