

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 25 MAI 1865.

---

### **Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui auto- rise le Gouvernement à concéder divers che- mins de fer.**

*(Voir les N<sup>os</sup> 101, 130, 199 et 205 de la Chambre des Représentants.)*

---

Présents : MM. F. SPITAEELS, Président ; STIELLEMANS, le BARON DE WOELMONT,  
WINCQZ, GILLÈS DE S'GRAVENWESEL, le BARON MAZEMAN DE COUTHOVE, et le BARON  
DE LABBEVILLE, Rapporteur.

MESSIEURS,

En commençant ce rapport, votre Commission croit qu'il est de son devoir d'adresser à M. le Ministre des Travaux Publics ses sincères félicitations pour les efforts les plus louables qu'il ne cesse de faire afin de développer nos grandes voies de communication ; en effet, c'est la quatrième loi de travaux d'utilité publique qui nous est présentée depuis 1859 ; le nouveau projet sur lequel nous avons à délibérer aujourd'hui ajoute 719 kilomètres aux lignes déjà décrétées, de sorte que quand ces différents chemins de fer auront été exécutés, la Belgique sera en possession d'un réseau d'environ 3,500 kilomètres. Si l'on excepte l'Angleterre, que nous sommes bien près d'égaliser, nous surpassons, proportion d'étendue de territoire gardée, l'Allemagne et la France.

Il n'est pas douteux, dit l'exposé des motifs, que le haut degré de prospérité matérielle auquel nous sommes parvenus, ne soit dû à l'établissement d'un vaste réseau de chemins de fer et à nos diverses voies de communication ; persévérer dans ce système, c'est ouvrir de nouvelles sources de richesses, c'est se mettre en mesure de soutenir avec avantage la lutte industrielle qu'appelle de toutes parts l'introduction de plus en plus large du principe de la liberté des échanges.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que toutes les lignes faisant l'objet de ce Projet de Loi seront construites aux frais exclusifs des concessionnaires ; aucune intervention pécuniaire de l'État n'est sollicitée ; au contraire, le Trésor y

gagnera, car ces nouvelles voies de transport constituent autant d'affluents considérables aux lignes exploitées par l'Etat.

Le Projet de Loi soumis en ce moment à vos délibérations n'a soulevé au sein de votre Commission que quelques observations qui seront consignées lors de l'examen des articles.

ARTICLE PREMIER.

*A.* 1° Chemin de fer prenant son origine à la frontière française près Bouillon et aboutissant à la frontière de Prusse, dans la direction de Saint-Vith, avec embranchements d'un point pris à proximité de Bastogne et aboutissant, d'une part, à la frontière du grand-duché du Luxembourg, dans la direction de Wiltz, d'autre part, vers Hotton, soit à la ligne reprise ci-dessous sub n° 2, soit à la ligne de Marche à Liège par la vallée de l'Ourthe;

2° Chemin de fer prenant son origine à la ligne de Namur vers Givet, au point de jonction à cette ligne, de celle de Mariembourg vers Dinant, et aboutissant, à ou près Vielsalm, au chemin ci-dessus décrit sub. n° 1;

3° Chemin de fer prenant son origine à celui de Bouillon vers Bastogne, et se raccordant au deuxième chemin énoncé ci-dessus, à ou près Rochefort; ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 10 janvier 1863.

Ce réseau de chemin de fer, comportant une étendue de 285 kilomètres, est presque entièrement situé dans les deux provinces du Luxembourg et de Namur (dans les parties que l'on nomme communément les Ardennes belges). Votre Commission forme les vœux les plus ardents pour que ces belles contrées soient dotées le plus promptement possible de voies rapides de communication, afin que les minerais, les marbres, les ardoises, les bois qui s'y trouvent en si grande abondance, puissent être échangés contre la houille et la chaux indispensables, en ces localités, aux progrès de l'agriculture.

*B.* Chemin de fer partant de Landen, passant par Hannut, Huy et la vallée du Hoyoux, et se raccordant au chemin de fer de Namur à Arlon, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 15 janvier 1863.

Adopté.

*C.* Chemin de fer prenant son origine à Piéton, sur la ligne de Baume à Marchienne, et se raccordant à celle de Manage à Wavre, entre la station de Manage et celle de Seneffe, avec embranchement vers la première de ces stations, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 21 février 1863.

Adopté.

*D.* 1° Chemin de fer partant de Courtrai et aboutissant à Denderleeuw, en passant par Audenarde et Sottegem;

2° Chemin de fer partant de Grammont et aboutissant à Nieuport, en passant par Audenarde, Waereghem, Ingelmunster et Roulers;

Ensemble aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 28 février 1863.

Adopté.

*E.* Chemin de fer de Tournai à la frontière française, dans la direction de Lille, aux clauses et conditions de la convention du 6 février 1863.

Un membre fait observer que le Gouvernement a agi sagement en concédant la ligne de Tournai à Lille à MM. P. Schaken et A.-B. Bruneau, déjà conces-

naires du chemin de fer de Hal à Ath; celle-ci étant le prolongement de l'autre, il était rationnel qu'elle fût soumise au même régime.

*F.* Chemin de fer de Peruwelz à la frontière française, dans la direction de Condé, aux clauses et conditions de la convention du 28 février 1863.

A l'occasion de ce littera, un membre fait remarquer que le Gouvernement, au lieu d'accorder cette concession à la Compagnie de Hainaut-Flandres, ferait mieux d'obliger cette Société à exécuter les embranchements stipulés dans leur contrat; il demande quelles mesures seront prises à cette fin contre les concessionnaires.

A cette question, un autre membre oppose la réponse faite par M. le Ministre des Travaux publics à la section centrale de la Chambre des Représentants, ainsi conçue :

« Ainsi que le Gouvernement, etc. » (Voir page 7 du rapport de la section centrale).

ART. 2.

*A.* Chemin de fer d'Anvers à la frontière du duché de Limbourg, devant se prolonger jusqu'à Dusseldorf.

L'origine de cette ligne ne pourra être éventuellement fixée à Hérenthals, que sous la condition que l'allongement de parcours à résulter entre Hérenthals et Anvers, de l'admission de ce point de départ, sera négligé dans l'application des tarifs.

Un membre fait observer que le tracé de ce chemin de fer sur la carte annexée au Projet de Loi est indiqué par une ligne droite; il doute que le terrain se prête à un semblable profil; il désire que dans les nouvelles études qui seront ultérieurement faites, M. le Ministre des Travaux Publics oblige les concessionnaires à incliner leur ligne vers la ville de Maeseyck et le camp de Beverloo; il peut d'autant plus imposer cette obligation, que trois sociétés sérieuses demandent la concession. Enfin, dans l'intérêt de la nouvelle ligne elle-même, il est préférable qu'elle traverse des villages pleins de populations que de suivre des bruyères incultes.

Après ces observations, votre Commission adopte ce littera.

*B.* Chemin de fer de Poperinghe à la frontière française, dans la direction de Hazebrouck ou d'un point intermédiaire entre cette ville et Dunkerque.

Adopté.

*C.* Un chemin de fer de Thielt à Lichtervelde.

Adopté.

ART. 3.

*A.* A la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois un chemin de fer de Beverst à Hasselt, avec embranchement au bassin de cette dernière ville, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du 7 juin 1862.

Adopté.

*B.* Au sieur François Lancelot à titre d'extension de sa concession d'un chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas, et aux clauses et conditions du cahier des charges de ladite concession, du 4 avril 1862 :

1° Un chemin de fer de Saint-Nicolas à la frontière des Pays-Bas, dans la direction de Hulst ;

2° Un chemin de fer partant de Termonde, passant par Hamme et se reliant à la ligne de Malines à Saint-Nicolas.

Adopté.

L'ancien article 4 du Projet de Loi du Gouvernement ainsi conçu : *La convention en date du 14 février 1863 portant modification en ce qui concerne le tracé de celle du 24 mai 1862 relative au chemin de fer de Hal à Ath et du cahier des charges y annexé est approuvée*, a été rejetée par la Chambre des Représentants par 45 voix contre 57 dans sa séance du 21 mai dernier.

Votre Commission adopte également cette suppression, parce qu'elle admet en principe que lorsqu'une loi de l'espèce a été promulguée, il y a engagement pris vis-à-vis des intéressés; ensuite, parce qu'elle désire avant tout ne pas retarder l'exécution du Projet de Loi en élevant un conflit avec l'autre Chambre qui est actuellement ajournée indéfiniment.

ART. 4.

C. Le Gouvernement est autorisé à accorder, en un ou plusieurs termes, au sieur Émile Du Pré ou à ses ayants droit, pour se conformer aux prescriptions régissant la concession d'un chemin de fer de Frameries à Chimay, une prorogation de délai qui ne pourra dépasser le 12 mai 1864.

Cet article n'existait pas au projet primitif; il a été introduit par amendement par M. le Ministre des Travaux publics, dans la séance de la Chambre des Représentants du 20 mai dernier. Les motifs allégués pour obtenir l'autorisation de prolonger les délais fixés par la loi de 1862 sont, que le concessionnaire a passé un contrat avec une société voisine, l'Est français, pour l'exploitation de sa ligne, mais le réseau des Ardennes françaises ne touche pas encore à la ligne de Frameries à Chimay, il existe une petite lacune.

Or, ce contrat d'exploitation assurant la construction de la ligne précitée, il est nécessaire d'accorder un nouveau délai jusqu'à ce que la loi qui accorde la concession, qui a été présentée et votée en France, puisse recevoir son exécution.

ART. 5.

D. Pour le cas où les conventions visées à l'art. 1<sup>er</sup>, litt. A, B, C et D, se trouveraient annulées, faute, par les demandeurs en concession, de verser aux époques y stipulées les cautionnements supplémentaires, le Gouvernement est autorisé à concéder à des tiers, aux clauses et conditions ordinaires, les lignes faisant l'objet desdites conventions.

Adopté.

ART. 6.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

Adopté.

Tous les articles du présent Projet de Loi, tel qu'il vous a été renvoyé par la Chambre des Représentants, ayant été successivement admis par votre Commission, elle a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, de l'adopter; elle décide ensuite que toutes les pétitions que vous avez envoyées à son examen seront déposées sur le bureau du Sénat pendant la discussion.

L'analyse de ces pétitions est annexée au rapport.

Bruxelles, le 25 mai 1865.

*Le Rapporteur,*  
Baron DE LABBEVILLE.

*Le Président,*  
FERD. SPITAEELS.

ANALYSE DES PÉTITIONS.

1<sup>re</sup> pétition du 13 mars 1863. — Le Conseil communal de Hautmont demande un chemin de fer d'Hérentals à Gladbach passant par Ruremonde.

2<sup>e</sup> pétition. Même requête de plusieurs habitants de la même commune.

3<sup>e</sup> — Même requête du Conseil communal de Lille-St-Hubert.

4<sup>e</sup> — Même requête de trois habitants de Lille-St-Hubert.

5<sup>e</sup> — Même requête de quelques habitants de Caulille.

6<sup>e</sup> — Même requête de quelques habitants de Neerpelt.

7<sup>e</sup> pétition du 16 mars 1863. — Plusieurs habitants de Ranst demandent que le chemin de fer projeté d'Anvers à Dusseldorf passe par leur commune et qu'une station y soit établie.

8<sup>e</sup> pétition du 5 mai 1863. — Le Conseil communal de Rousbrugge-Haringhe, province de la Flandre occidentale, demande que dans la loi autorisant la concession d'un chemin de fer de Poperinghe à Hazebrouck on maintienne l'établissement d'une ligne de Poperinghe à Bergues sur Dunkerque, traversant Proven, Rousbrugge, e'c.

9<sup>e</sup> pétition du 7 mai 1863. — L'administration communale de Tournay transmet deux requêtes du Conseil communal de cette ville, la première demandant le maintien du chemin de fer direct d'Ath à Hal, décrété par la loi du 12 mars 1862; la deuxième, réclamant l'exécution du contrat de la Société concessionnaire du chemin de fer de Hainaut-Flandres, en ce qui concerne l'embranchement de Saint-Ghislain à Tournay par Peruwelz.

10<sup>e</sup> pétition du 23 août 1863. — La Chambre de commerce de Nivelles demande la construction d'une voie ferrée partant de Luttre et se dirigeant par Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-Sainte-Genèse et Uccle, pour aboutir à Bruxelles.

11<sup>e</sup> pétition du 5 mai 1863. — Le Conseil communal de Floven, province de la Flandre occidentale, demande qu'au projet de loi autorisant la concession d'un chemin de fer de Poperinghe vers Hazebrouck, il soit ajouté la concession d'une ligne de Poperinghe par Floven, Rousbrugge à la frontière française.

---