(N° 294.)

Chambre des Représentants.

Séance du 30 Mai 1853.

Concession des chemins de fer de Fleurus à Landen et de Groenendael à Nivelles[1].

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE[2], PAR M. **TREMOUROUX.**

Messieurs,

Le projet de chemin de fer de la Grande-Jonction n'est pas nouveau, la concession en a été demandée en 1845; la compagnie était formée, l'instruction était complète, lorsque la crise financière de 1847, puis les événements politiques de 1848, vinrent mettre obstacle à la réalisation de ce projet, qui alors, comme tant d'autres, fut abandonné.

Au mois de novembre 1852, la demande de concession fut renouvelée, mais divers chemins de fer ayant été concédés dans l'intervalle, le projet de la Grande-Jonction a dû être modifié.

Le conseil des ponts et chaussées avait donné un avis favorable, une convention provisoire allait être signée entre M. le Ministre des Travaux Publics et sir William Magnay et Ce, lorsque survint la Société, représentée par M. Burge, qui comprit dans sa demande d'un chemin de fer de Jemeppe à Diest, une section du réseau de la Grande-Jonction, celle de Gembloux à Tirlemont.

Enfin, à la suite de longues négociations, la convention qui vous est soumise fut signée, le 7 mai 1853, par M. le Ministre des Travaux Publics et sir William Magnay; elle ne contient du projet de la Grande-Jonction que la partie de Fleurus à Landen.

Cette concession ne pourvoit pas aux besoins de la Basse-Sambre, ni à tous

---

(1) Projet de loi, n° 279.

(2) La section centrale, présidée par M. Veydt, était composée de MM. De Brouwer de Hogendorp, Ch. Rousselle, Tremouroux, Mercier, D'Autrebande et Pierre.

ceux des localités que les demandes des deux Sociétés ont pour but de desservir.

Aussi le Gouvernement s'est-il réservé, dans cette convention, le droit d'imposer, dans les six mois, à la Compagnie sir William Magnay, l'obligation de relier à la ligne de Fleurus ou de Ligny à Landen, le bassin houiller de la Basse-Sambre, Jodoigne et Tirlemont.

Mais la Compagnie, représentée par M. Burge, veut faire plus, elle veut compléter le réseau ; elle offre, le cautionnement sur la main, de construire un chemin de fer de Jemeppe à Gembloux et de Perwez à Diest.

Les deux Compagnies, maintenant d'accord, ne demandent que l'autorisation de doter ces riches contrées d'un réseau complet de chemins de fer, sans qu'il en coûte un centime à l'État.

Vos sections ont si bien compris les avantages de ces voies nouvelles, qu'elles ont chargé leurs rapporteurs d'appeler l'attention de la section centrale sur deux amendements qui ont pour but d'en autoriser la concession.

Le premier amendement consiste à remplacer dans l'article unique, qui deviendrait l'art. 1er, les mots : « 1° un chemin de fer partant de Fleurus, etc., » par ceux-ci : « 1° un chemin de fer de Tamines à Landen, passant vers Fleurus ou » Ligny, et par Gembloux et Perwez. »

Le deuxième amendement est un art. 2 nouveau ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à accorder, d'après les mêmes bases, la con- » cession d'un chemin de fer de Jemeppe à Gembloux et de Perwez à Diest par » Jodoigne et Tirlemont. »

La 1re section, à l'unanimité, et la 3e, par sept voix, un membre s'étant abstenu, ont admis ces amendements, et toutes deux, à l'unanimité, ont adopté le projet de loi.

La 2e, à l'unanimité, charge son rapporteur d'attirer l'attention de la section centrale et de M. le Ministre sur ces amendements.

Elle ajourne une partie du projet.

La 4e adopte le premier amendement, pourvu qu'il ne soit pas obstatif à l'adoption du projet et qu'il n'en détruise pas l'économie générale.

Elle recommande le deuxième amendement à l'examen de la section centrale.

Les 5e et 6e sections, à l'unanimité, chargent également leurs rapporteurs d'attirer l'attention de la section centrale sur ces amendements.

Elle donne son assentiment au projet.

Section centrale.

M. le Ministre, ayant été prié de se rendre à la section centrale, a fait sur ces deux amendements des observations verbales dont voici le résumé :

Les concessionnaires ont pour but les transports de Charleroi ; ils atteindraient un deuxième but, si le chemin de Landen partait de Tamines ; ce chemin desservirait aussi le bassin de la Basse-Sambre et deviendrait peut-être un obstacle à la réalisation du chemin de fer de Jemeppe, qui avait un droit acquis dans la convention primitive.

En supposant la construction de ces deux lignes, ne se nuiraient-elles pas?

La production des charbonnages de la Basse-Sambre n'est pas suffisante pour les alimenter toutes deux.

Elle ne s'élève qu'à 177,000 tonnes, d'une valeur de 913,000 francs.

Les charbonnages emploient 900 ouvriers.

D'un autre côté, la Société de Louvain à la Sambre ne voudrait-elle pas considérer comme un embranchement la section de Tamines à Fleurus?

Toutefois, M. le Ministre déclare ne pas s'opposer à ces deux amendements, s'il est entendu que l'autorisation ne constitue qu'une simple faculté pour le Gouvernement.

Discussion générale.

Un membre propose de commencer par l'examen du projet de loi et de la convention, et de ne pas s'occuper des amendements.

Mais, sur l'observation que ces deux amendements se lient tellement avec le projet et la convention, qu'il est impossible de ne pas les comprendre dans la même discussion, il n'insiste pas.

Plusieurs membres s'élèvent contre cette manière d'introduire, par amendements, des chemins de fer nouveaux ; si la section centrale statuait, elle prendrait la position du Gouvernement; ils croyent qu'il ne faut pas sortir du projet.

Les lignes, dont parlent les amendements, et même celle du Gouvernement, ne leur paraissent pas, d'ailleurs, suffisamment étudiées; il est du devoir de la section centrale, disent-ils, de s'enquérir si les chemins de fer demandés sont viables ; elle doit examiner la question de savoir s'ils ne nuisent pas aux voies de l'État, et se rendre compte du résultat financier, même pour les capitaux privés, afin de ne point les compromettre dans des entreprises hasardeuses.

L'un de ces honorables membres déclare cependant que le projet de Jemeppe est le mieux étudié, qu'il regrette la convention faite avec sir William Magnay ; deux chemins de fer dans ces localités seraient, dit-il, chose ruineuse pour les concessionnaires.

D'autres membres répondent : les deux chemins de fer, qui font l'objet des amendements, ne sont que le complément de la ligne décrite au n° 1° du projet de loi du Gouvernement avec laquelle ils forment un même réseau.

Les projets de chemins de fer de la Grande-Jonction et de Jemeppe à Gembloux remontent à 1845, ils ont été parfaitement étudiés ; Jemeppe a déjà été concédé, la Grande-Jonction a été soumise à une enquête, mais procès-verbal n'en a pas été dressé.

Les prolongements jusqu'à Diest d'un côté, et Tamines de l'autre, ont également subi une instruction.

S'il faut s'occuper des résultats financiers pour l'État, ce ne peut être au point de vue d'empêcher la construction d'un chemin de fer, par le motif qu'il lui enlèverait quelques transports, surtout s'il ne devait lui causer qu'un léger préjudice, alors qu'il en résulterait, pour un grand nombre de localités, des avantages considérables.

Au reste, disent-ils, il n'y a rien de semblable à redouter ici, les voies demandées seront, au contraire, des affluents pour celles de l'État.

Dans leur pensée, c'est une erreur de croire que ces deux chemins de fer se nuiraient l'un à l'autre, ils ne desserviraient point les mêmes lieux de production ni de consommation.

L'un aurait les transports de Tamines vers Louvain et Landen, l'autre de Jemeppe vers Tirlemont et Diest, et, sauf dix kilomètres de parcours commun, ils seraient l'un pour l'autre des affluents très-utiles.

Mais, à moins de vouloir mettre l'un ou l'autre de ces centres houillers dans des conditions de concurrence ruineuse, les deux voies demandées sont indispensables, car les accidents de terrain rendent impossible la construction d'un seul chemin de fer avantageux pour les deux centres; et même, en la supposant possible, la dépense serait certainement plus forte et le parcours plus long, qu'en exécutant les deux lignes proposées.

Si l'on ne considérait que la production actuelle de la Basse-Sambre, sans doute on n'y trouverait pas, pour deux lignes, un aliment suffisant, mais ce bassin n'attend que des débouchés nouveaux pour quintupler et peut-être décupler ses extractions.

Les renseignements portent à quarante, le nombre des grandes concessions de houilles dans la Basse-Sambre; il s'y trouve en outre quatre fabriques de produits chimiques, deux manufactures de glaces, de vastes carrières, etc.

Plusieurs charbonnages, faute de débouchés, sont aujourd'hui abandonnés, d'autres n'ont qu'un puits lorsqu'ils pourraient en avoir dix.

L'on peut être rassuré sur le sort du chemin de fer de Jemeppe; outre les houilles de la Basse-Sambre, il aurait encore à transporter le produit des fours à chaux et des carrières qui s'ouvriraient indubitablement dans la vallée de l'Orneau, toute bordée de rochers.

Quant à la section de Tamines, elle ne pourrait qu'améliorer la ligne de Landen, elle est seulement de 10 kilomètres, et desservirait quatorze charbonnages et plusieurs établissements industriels, qui ne peuvent l'être par le chemin de Jemeppe.

Le droit de préférence accordé, à conditions égales, aux concessionnaires de Louvain à la Sambre, par le § 2 de l'art. 42 de leur cahier des charges, ne concerne que des embranchements; or ici, c'est une ligne de Tamines à Landen que l'on demande; donc la Compagnie de Charleroi à Louvain ne peut invoquer cette disposition de son cahier des charges comme un titre à la préférence.

La discussion est close; on met d'abord aux voix l'art. 2 nouveau rédigé comme suit :

« Le Gouvernement est autorisé à accorder, d'après les mêmes bases, la conces-
» sion d'un chemin de fer de Jemeppe à Gembloux et de Perwez, à Diest par
» Jodoigne et Tirlemont. »

Il est adopté par six voix, un membre s'est abstenu.

Article premier.

On vote ensuite le n° 1°, ainsi rédigé :

« De Tamines à Landen passant vers Fleurus ou Ligny et par Gembloux et
» Perwez. »

Il est adopté par trois voix contre deux et deux abstentions.

N° 2. Chemin de fer de Groenendael à Nivelles :

Ce numéro a été adopté, à l'unanimité, par cinq sections; la 2e en a proposé l'ajournement par trois voix, deux membres se sont abstenus.

En section centrale un membre lit une note, portant : 1° que la Compagnie de Manage à Wavre, aurait un droit de préférence pour la voie de Groenendael à Nivelles, et 2° que la concession qui en serait faite à une autre Compagnie lui causerait un grand préjudice et par suite à l'État, à raison de sa garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. %, sur une somme de cinq millions.

M. le Ministre, envisageant cette question sous ce double point de vue, ne reconnait aucun droit à la Compagnie de Manage à Wavre, sur la ligne de Groenendael à Nivelles.

L'art. 43 du cahier des charges, dit-il, porte formellement que le Gouvernement s'est réservé la faculté d'autoriser toute construction de route sans que la Compagnie puisse réclamer.

L'Exposé des motifs, présenté par M. de Bavay, le 2 mai 1846, dit que le chemin de fer de Manage à Wavre a pour but le transport des charbons du Centre sur le marché de Louvain.

A aucune époque, les concessionnaires n'ont pu avoir en vue les transports vers Bruxelles ; l'art. 5 de la convention du 28-30 août 1852, ne rend obligatoires les sections entre Nivelles et Wavre que pour autant que la ligne de Louvain à Wavre soit achevée et mise en exploitation.

M. le Ministre ajoute : le chemin de fer de Groenendael ouvrira d'ailleurs à cette voie un nouveau débouché et procurera à la section de Manage à Nivelles un bon nombre de transports.

Dans la discussion, l'honorable membre qui avait lu la note, dans l'intérêt de la Compagnie de Manage, n'a plus insisté sur le droit de préférence, mais il a persisté dans l'opinion que l'État et la Compagnie de Manage souffriraient de la construction de cette voie nouvelle.

Il a été répondu que tous les transports de houille vers Bruxelles continueraient à se faire par le canal, et que s'il devait s'en faire par le chemin de fer, le Gouvernement, qui ne tient pas même compte des plus courtes distances, ferait, à plus forte raison, expédier toutes les marchandises de la station de Manage, en destination de Bruxelles, par la voie de Braine-le-Comte, moins longue de plusieurs kilomètres que celle de Groenendael.

Quant à la Compagnie de Manage à Wavre, loin d'y perdre, elle y gagnerait.

La ligne de Groenendael lui assurerait tous les transports des charbons nécessaires à Braine-l'Alleud, à Waterloo et aux communes environnantes, comprenant une population de plus de vingt mille habitants et un grand nombre d'usines, des distilleries, deux brasseries, une sucrerie et des filatures ; ces charbons leur arrivent aujourd'hui par voitures, et continueraient à leur arriver ainsi, si le chemin de Groenendael ne se construisait point.

Cette voie mettra Bruxelles en communication directe avec Nivelles et plusieurs communes importantes, notamment Braine-l'Alleud et Waterloo.

Ce sera pour ces communes une réparation des pertes qu'elles ont éprouvées par la construction du canal de Charleroi et du chemin de fer de l'État; Waterloo était traversé par tous les transports vers Bruxelles, venant de Namur, de Charleroi, des charbonnages du Centre et des carrières d'Arquennes et de Feluy.

Presque tout lui a été enlevé, et pour vous en convaincre, il suffit de vous citer un fait : la barrière de Mont-Saint-Jean, qui produisait plus de cinquante mille francs, en donne à peine huit mille aujourd'hui.

Le n° 2°, Groenendael à Nivelles, par Waterloo, est adopté par quatre voix contre une et deux abstentions.

La 1re section a adopté deux amendements ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder deux chemins de fer, l'un de Malines à Schelle, l'autre de Louvain à Aerschot, par Herenthals; le dernier amendement a été adopté également par les 2e et 4e sections.

M. le Ministre, entendu sur ces amendements, a fait remarquer que le premier a déjà fait l'objet d'un projet de loi, et que, sauf quelques changements à l'ancien cahier des charges, les mêmes conditions pourraient être adoptées. Il ne voit aucun inconvénient à ce que l'autorisation de concéder soit insérée dans le projet de loi.

Relativement au chemin de fer de Louvain à Herenthals, M. le Ministre reconnaît qu'il serait dans de bonnes conditions.

La section n'avait pas les renseignements suffisants pour s'éclairer.

Elle a pensé, d'ailleurs, que les deux chemins de fer, ne se rattachant en aucune manière aux lignes proposées par le Gouvernement, il serait préférable d'en faire l'objet de projets de loi distincts.

La section centrale s'occupe ensuite d'amendements au cahier des charges et à la convention.

Elle adopte à l'unanimité :

1° L'article nouveau, proposé par la 2e section, et ainsi conçu :

« Dans tous les cas où les lignes exploitées par la Compagnie aboutiront soit » aux stations des chemins de fer de l'État, soit aux stations d'autres lignes concé- » dées, la Compagnie, indépendamment du prix de location auquel elle pourra » être tenue pour l'usage de ces stations, devra supporter tous les frais et dépenses » que nécessiteront les changements à y faire, tels que déplacement et augmenta- » tion des voies excentriques, gares d'évitement, et en général tous travaux quel- » conques que le Gouvernement trouvera bon de prescrire, pour la bonne et » régulière exploitation des diverses lignes. »

2° Un amendement fixant le poids des rails au *minimum* de 30 kilogrammes.

Elle décide qu'il sera fixé un terme pour l'exercice du droit de préférence mentionné à l'art. 5 de la convention.

Elle recommande à M. le Ministre de faire examiner s'il n'est pas possible de diriger le tracé du chemin de fer de Groenendael à Nivelles, vers un point touchant l'agglomération de Braine-l'Alleud, commune d'une population de 6,000 habitants.

Le Rapporteur,
H. TREMOUROUX.

Le Président,
VEYDT.

PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ARTICLE UNIQUE.

La convention conclue entre le Ministre des Travaux Publics, d'une part, et sir William Magnay et autres, d'autre part, en date du 7 mai 1853, est approuvée. En conséquence, le Gouvernement est autorisé à concéder, sous les clauses et conditions de cette convention :

1° Un chemin de fer partant de Fleurus ou de Ligny, passant par Gembloux et aboutissant à Landen;

2° Un chemin de fer partant de Groenendael, passant par Waterloo et aboutissant à Nivelles.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue entre le Ministre des Travaux Publics, d'une part, et sir William Magnay et autres, d'autre part, en date du 7 mai 1853, est approuvée. En conséquence, le Gouvernement est autorisé à concéder, sous les clauses et conditions de cette convention :

1° Un chemin de fer de Tamines à Landen, passant vers Fleurus ou Ligny, et par Gembloux et Perwez.

2° (Comme au projet du Gouvernement).

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à accorder, d'après les mêmes bases, la concession d'un chemin de fer de Jemeppe à Gembloux et de Perwez à Diest, par Jodoigne et Tirlemont.