

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 MARS 1882.

Direction à donner au chemin de fer projeté de Rochefort à Sedan.

(Pétitions des administrations communales de Bertrix, Wellin, Solhier, Lomprez et des conseils communaux d'Orges et de Bertrix, présentées les 24, 27 et 31 janvier 1882.)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽¹⁾, PAR M. HANSSENS.

MESSIEURS,

Les relations nombreuses que la Belgique entretient avec l'Est de la France ont mis depuis longtemps à l'ordre du jour dans les deux pays la question du raccordement entre les lignes qui sillonnent cette partie du territoire de nos voisins et celles de plus en plus nombreuses dont est doté notre Luxembourg jadis si déshérité.

L'histoire du réseau Forcade et des longues vicissitudes par lesquelles il a passé, est encore présente à tous les esprits. Dès 1863, notre Gouvernement accordait à la Société Forcade, de Kiss et C^e la concession d'une ligne se détachant à Libramont de la ligne du Grand-Luxembourg pour aboutir à la frontière française dans la direction de Sedan, en passant par ou près Bouillon. Mais les concessionnaires ne parvinrent pas à réunir le capital nécessaire à l'exécution de leur projet, et ils furent frappés de déchéance en 1873.

Néanmoins l'étude des soudures possibles entre les réseaux des deux pays ne fut pas interrompue, et nous avons lieu de croire que de la part du Gouvernement belge elle est aujourd'hui terminée. La construction des chemins de fer d'Athus à la Meuse, de Libramont à Bastogne et Gouvy vers le Nord, et

(¹) La commission était composée de MM. LUCQ, *président*; DE BRUYN, MULLE DE TERSCHUEREN, DECKER, JOTTRAND et HANSSENS.

à Bertrix, de Libramont vers le Sud, d'autre part la concentration entre les mains de l'État français d'un certain nombre de lignes importantes dont le nombre ne fera que s'accroître, sont des éléments nouveaux dont il importe de tenir sérieusement compte. Il ne faut pas perdre de vue non plus certaines dispositions légales décrétées par nos voisins dans un intérêt stratégique et sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir.

Trois tracés sont en présence : l'un de Libramont à Sedan par Bertrix et Bouillon, l'autre de Rochefort à Sedan par Bouillon, le troisième de Florenville à Messempré.

Les pétitions sur lesquelles nous sommes chargé de faire rapport à la Chambre ont trait aux deux premiers.

Le conseil communal et un grand nombre de négociants de Bertrix, d'Herbeumont, d'Orgéon font ressortir la nécessité de favoriser le développement de l'industrie ardoisière et l'exploitation des vastes forêts qui couvrent cette partie du Luxembourg ; ils insistent sur l'obligation qui incombe aux pouvoirs publics de venir en aide, en facilitant les transports, à ces contrées laissées jusqu'ici dans l'isolement. D'après eux, le raccordement de Libramont-Bouillon-Sedan par Bertrix intéresse également au plus haut point la prospérité du bassin de Liège ; et, au point de vue des finances de l'État, on ne saurait attacher trop d'importance à raccourcir la distance entre Sedan et la frontière allemande vers St-Vith afin de réserver à notre pays le transit entre la France et le Rhin moyen.

D'un autre côté Wellin, chef-lieu de canton, considérant comme d'ores et déjà décrété le tracé de Rochefort-Bouillon-Sedan, demande à ne pas être oubliée, et réclame l'érection d'une station sur son territoire. Un grand nombre de communes se groupent à ses côtés, et l'on ne peut dénier tout fondement aux motifs qu'elles font valoir à l'appui de leurs revendications.

Il est impossible de se dissimuler, toutefois, que ces pétitions sont principalement inspirées par des considérations locales, très-respectables sans doute, mais qui ne sauraient prévaloir contre l'intérêt plus général de communications rapides, faciles et peu coûteuses. Quand il s'est agi de lignes secondaires, le Gouvernement a toujours cherché à ménager les positions acquises et à coordonner des éléments parfois contradictoires de manière à donner satisfaction à tous les vœux légitimes. Les détours plus ou moins grands, les pentes plus ou moins rapides, n'ont alors qu'une importance relative. Mais il n'en saurait être de même en ce qui concerne les grandes lignes intérieures ou les lignes internationales ; car l'abréviation des parcours, l'économie dans les dépenses de construction et dans les frais d'exploitation, et, par suite, l'abaissement des tarifs, tendent à devenir des facteurs de plus en plus décisifs de la concurrence commerciale. Être relié directement à Sedan, c'est quelque chose, bien que nos produits pondéreux puissent déjà emprunter, pour atteindre cette ville, des voies multiples, et notamment la Meuse qui, nous sommes loin de le méconnaître, est canalisée en France aussi bien que chez nous. Mais la mesure est tout à fait insuffisante. Ce qu'il faut surtout, c'est ouvrir à nos exploitants l'accès de la région de l'Est tout entière, qui comprend les départements si riches et si industriels de la Meuse et de la Haute-Marne.

Comme on le voit, le tracé des grandes lignes ne peut être fixé que par une

perception nette et complète du but à atteindre, par une vue d'ensemble de la situation. En agissant à la légère, en prêtant une oreille trop complaisante à des préoccupations étrangères, on risquerait de provoquer une perturbation profonde dans nos industries et de leur fermer des centres importants qui rentrent dans notre zone d'action et d'approvisionnement.

C'est à ce point de vue élevé que s'est placé le Gouvernement belge quand il a fait procéder à l'étude du raccordement de Libramont à Messempré par Bertrix et Florenville. Le tronçon de Libramont à Bertrix est livré à l'exploitation, de même que la ligne d'Athus à la Meuse entre Bertrix et La Cuisine (Florenville); il ne resterait donc à construire que les 17 kilomètres qui séparent Florenville de Messempré.

A diverses reprises les pouvoirs publics ont manifesté d'une manière non équivoque leur préférence pour ce dernier projet. Il semble, en effet, résulter des réponses du Gouvernement à la section centrale, qui, en 1881, avait été chargée d'examiner un projet relatif à des travaux d'utilité publique, qu'un crédit sera proposé dans la session actuelle pour assurer son exécution; et M. d'Andrimont, dans la séance du 27 novembre dernier, à exprimé, sans contestation de la part de l'honorable Ministre des Travaux publics et avec l'assentiment de la Chambre, la conviction que cette soudure de notre réseau avec les chemins de fer français se fera à bref délai.

Telle est également la solution que préconisait dès 1875 l'*Union des Charbonnages, Mines et Usines métallurgiques de la province de Liège*, et à laquelle, après quelques hésitations momentanées, elle est résolument revenue.

La Commission, sans entendre exclure les lignes dont les pétitionnaires recommandent la construction, insiste, elle aussi, pour que la priorité reste acquise à la soudure par Florenville-Messempré.

Tandis que celle par Bouillon exige des rampes dont l'inclinaison dépasse en certains points 20^{mm}, et que les prévisions de dépenses atteignent douze millions pour la partie belge seulement, la ligne de Florenville-Messempré ne coûtera que 4,500,000 francs, le profil en sera excellent; elle ne se repliera pas sur elle-même en longs lacets pour compenser les pentes, et ne coupera pas la frontière à trois reprises différentes avant de pénétrer définitivement en France. Comme elle se raccorde au réseau de l'État français, elle présentera, en outre, cet avantage très-appréciable de soustraire nos produits à l'application des tarifs exorbitants de la Compagnie de l'Est et de réduire dans une notable mesure la distance qui nous sépare de St-Dizier, et de nous rapprocher de Reims lorsque la ligne de Reims-Vouziers-Stenay sera construite.

On peut affirmer, d'ailleurs, sans crainte d'être contredit, que la France attend, pour se prononcer elle-même, que la Belgique ait pris une résolution définitive. La contradiction entre les idées qu'elle a cherché successivement à faire prévaloir, la variété des projets auxquels elle a paru successivement se rallier, prouvent combien les intentions du Gouvernement français sont encore vacillantes. Suivant les Ministères qui depuis octobre 1881 ont tour à tour occupé le pouvoir, il a appuyé le tracé par Bouillon-Bazeilles-Sedan ou par Florenville-Messempré. Il a penché tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, sui-

vant les influences qui prévalaient à Paris, mais sans se laisser entraîner dans l'une ou l'autre des combinaisons. Il reste dans l'expectative, et s'abstient momentanément.

Toutefois, si nos informations sont exactes, et nous avons lieu de les croire telles, le Comité des fortifications, appelé en janvier dernier à donner son avis sur la ligne de Bouillon-Bazeilles-Sedan, aurait émis le vœu que le Ministre de la Guerre retirât l'autorisation accordée en 1873, par le motif que la loi du 5 août 1875, déclassant Sedan comme forteresse, modifie *ipso facto* les conditions dans lesquelles le Génie avait pu autoriser la pénétration par Bazeilles.

Cette décision constitue une entrave nouvelle et par conséquent une source de nouveaux retards pour l'exécution éventuelle de la ligne Bouillon-Bazeilles-Sedan. C'est un motif de plus pour la Commission de persister dans l'opinion que nous avons formulée plus haut.

Le Budget des Travaux publics étant à l'ordre du jour de la Chambre, la Commission vous propose d'ordonner le dépôt des pétitions sur le bureau pendant la discussion de ce Budget.

Le Rapporteur,

L. HANSSENS.

Le Président,

V. LUCQ.

