
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1845.

RAPPORT

Fait par M. DUMONT, au nom de la section centrale ⁽¹⁾, chargée d'examiner le projet de loi relatif à la concession du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse ⁽²⁾.

MESSEURS,

Je viens vous présenter le rapport de la section centrale sur le projet de loi relatif à la concession du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, que le Gouvernement vous propose d'accorder à MM. Richards, de Londres, et consorts.

Le *railway* doit traverser la contrée dite *Entre-Sambre-et-Meuse*, passer à Mariembourg et Walcourt, et, à peu de distance de Philippeville et Florennes, aboutir au midi à la Meuse française, entre Givet et Fumay, au village de Vireux, et, au nord, au chemin de fer de l'État de Braine-le-Comte à Namur, dans la vallée de la Sambre, près de Marchienne-au-Pont.

Des embranchements y rattacheront les minières principales de cette contrée, ainsi que les villes de Florennes, Philippeville et Couvin. Selon toutes les probabilités, l'embranchement dirigé sur cette dernière ville ne tardera pas à se prolonger vers Rocroy, Charleville et Sedan, et à aller, par Reims, rejoindre à Châlons la grande ligne de Paris à Strasbourg.

Ce projet fut l'objet des plus sérieuses et des plus scrupuleuses études, dont le résultat fut de démontrer combien sa réalisation doit être utile à l'industrie, au commerce et à l'agriculture.

(1) La section centrale était composée de MM. LIEBTS, *président*, DE BAILLET, ÉLOY DE BURDINNE, ZOUDE, COGELS, MAST DE VRIES et DUMONT, *rapporteur*.

(2) Projet de loi, n^o 79.

Rapport de M. le Ministre des Travaux publics, n^o 175.

L'exploitation de la houille, la fabrication de la fonte et du fer sont les principales industries de la localité. L'Entre-Sambre-et-Meuse possède les minerais de fer, et la vallée de la Sambre les mines de charbon ; malheureusement de trop grandes distances séparent les houillères des minières et assujettissent la métallurgie à des frais de transport très-considérables. Le *railway* amènera les minerais aux usines de la vallée de la Sambre, et le charbon aux usines de l'Entre-Sambre-et-Meuse, à des prix de transport considérablement réduits.

L'exploitation d'un grand nombre de minières exige l'emploi de machines à vapeur, le charbon y étant transporté à moins de frais, l'extraction sera moins coûteuse. Cette diminution des frais de transport du minerai et du charbon amènera nécessairement un abaissement dans les prix de revient du fer, résultat non moins précieux pour la consommation intérieure que pour le commerce d'exportation.

En effet, on a l'espoir fondé que des prix de revient un peu moins élevés qu'aujourd'hui, permettront à la Belgique de lutter avec l'Angleterre sur les marchés étrangers ; ce n'est qu'au moyen des exportations que l'importante industrie du fer, si souffrante aujourd'hui, peut espérer de se relever et de recupérer un peu de son ancienne prospérité.

Le *railway* est destiné à étendre considérablement l'exportation de nos houilles, de nos marbres, de nos fontes et de tous les produits du sol si riche de l'Entre-Sambre-et-Meuse, vers les départements français des Ardennes, de la Meuse et de la Marne, où l'on semble n'attendre que l'établissement de cette voie facile et économique pour substituer dans la forgerie et les foyers domestiques, l'emploi de la houille à celui du bois, dont le prix y est très-élevé. L'industrie houillère du bassin de Charleroy, exclue de ses anciens marchés de l'intérieur et de la Hollande, place son espoir de salut dans l'exportation de ses produits vers la France ; aussi attache-t-elle la plus haute importance à la prompte exécution du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

L'agriculture de cette contrée, si arriérée encore à cause de la difficulté des communications, est aussi appelée à en recueillir sa part d'avantages. Le sol demande d'être amendé par la chaux ; la pierre calcaire y abonde ; mais le prix élevé du charbon est un obstacle à la fabrication de la chaux : les produits agricoles trouveront un écoulement facile vers les grands centres de population. Le système des jachères, encore en usage aujourd'hui, ne tardera vraisemblablement pas à y faire place à un meilleur système de culture.

Les produits des forêts de l'Entre-Sambre-et-Meuse, si dépréciés par le dépérissement de la forgerie au bois, trouveront un emploi dans les houillères du Hainaut, où ils seront amenés à peu de frais.

Le projet ne se distingue pas moins par son utilité politique que par son utilité industrielle et agricole. M. le Ministre des Travaux Publics, dans son exposé des motifs (pag. 14 du n° 79), démontre clairement et en peu de mots l'évidence de cette assertion.

Le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse présente un tel degré d'utilité, et sous tant de rapports, que sa non-exécution jusqu'aujourd'hui, serait un sujet d'étonnement, si l'on ignorait que dès 1834, époque de l'introduction des chemins de fer en Belgique, on n'a cessé de s'en occuper et d'en solliciter vivement l'exécution. Elle fut commencée en 1838 par une société qui en avait

obtenu la concession; mais la crise financière et industrielle qui éclata à cette époque vint arrêter les travaux et dissoudre la société.

Cette crise ayant apporté le découragement dans l'esprit d'association et les grandes entreprises industrielles, on considéra une garantie d'intérêts à donner par le Gouvernement comme le seul moyen de ramener la constitution d'une société nouvelle et la reprise des travaux.

Cette garantie fut l'objet de plusieurs pétitions adressées à la Chambre et au Gouvernement; celui-ci, après de nouvelles études, faites avec le plus grand soin, et convaincu de la grande utilité de ce chemin de fer, inséra dans le projet de loi qui vous fut présenté le 10 décembre dernier, une disposition tendant à accorder la concession à M. Richards de Londres et consorts, avec la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 3 p. % , et 1 p. % en sus pour être chaque année consacré à l'amortissement du capital nécessaire, fixé à quinze millions de francs. Le contrat passé entre M. le Ministre et MM. les concessionnaires, le 26 juin dernier, à l'effet de régler les conditions de la concession, fut en même temps soumis à la sanction des Chambres. Le 1^{er} février, une nouvelle convention vint apporter quelques modifications à celle du 26 juin; la société Richards y renonce à la garantie d'intérêt et le Gouvernement à la faculté de rachat, faculté qui lui était réservée par l'art. 46 du cahier des charges. Il ne s'agit donc plus aujourd'hui, dit M. le Ministre, que d'un réseau de chemins de fer à établir aux frais, risques et périls, en même temps qu'au bénéfice exclusif de la compagnie.

Les conventions du 26 juin et du 1^{er} février, ainsi que le cahier des charges de la concession, n'ont donné lieu qu'à un petit nombre d'observations dans l'examen des sections, qui toutes ont adopté à l'unanimité le nouveau projet de loi qui vous fut présenté le 8 février, en remplacement de l'art. 3 du projet du 10 décembre.

Les observations des sections ont été communiquées au Gouvernement par la section centrale; je vais avoir l'honneur, Messieurs, de vous les exposer ainsi que les réponses faites par le Ministre des Travaux Publics.

Une faute d'impression s'est glissée dans l'art. 5 de la convention du 1^{er} février, il faut lire : *conformément à l'art. 5 du cahier des charges*. A la remarque faite par la troisième section, que la durée de la concession n'est pas exprimée dans la convention, il fut répondu : « Que le cahier des charges est obligatoire pour » les parties, d'après l'art. 1^{er} de la convention du 26 juin 1844; que l'art. 26 » du cahier des charges fixant la durée de la concession à 90 ans, ce point se » trouve ainsi bien et dûment réglé, et qu'on pouvait se dispenser d'en faire » mention dans la convention. »

A l'observation faite par la même section, que la rédaction du 2^e § de l'art. 6 ne semble pas dire clairement que l'emploi des locomotives est obligatoire sur le tronc principal, le Ministre répond : « Que l'emploi des locomotives est obli- » gatoire sur le tronc principal, aux termes de l'art. 10 du cahier des charges; » que le même article admet l'emploi des chevaux sur les embranchements au- » tres que celui de Mariembourg à Couvin; que l'article 6 de la convention du » 1^{er} février a pour objet de rendre l'emploi des locomotives obligatoire pour » les voyageurs, sur un second embranchement, celui de Philippeville. »

La même section a demandé s'il ne conviendrait pas de stipuler que les concessions des embranchements et des communications accessoires, par *railway*, que le Gouvernement viendrait à concéder, devraient prendre fin en même temps que la concession principale.

Réponse du Gouvernement. Il n'y a pas d'utilité bien réelle à cette restriction, qui aurait l'inconvénient très-grave de détourner la compagnie de faire des embranchements, même très-utiles, lorsque la concession primitive n'aurait plus qu'un nombre assez limité d'années à courir.

La cinquième section a aussi demandé s'il ne conviendrait pas de mettre le chemin de fer en adjudication, en ce qui concerne la durée de la concession.

Réponse du Gouvernement. On ne pourrait offrir l'entreprise en adjudication publique, sans délier la compagnie Richards de ses engagements, et renoncer, en vue d'une éventualité de rabais sur la durée, à la certitude que nous avons aujourd'hui de voir le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse s'exécuter.

Ce serait d'ailleurs pousser à la création de plusieurs compagnies pour un même objet, compagnies qui pourraient être moins sérieuses que celle avec laquelle le Gouvernement a traité. Ce serait donner de l'aliment aux opérations de l'agiotage, et appeler en quelque sorte l'abus contre lequel on cherche à se prémunir dans un pays voisin.

Le paragraphe final de l'art. 39 du cahier des charges portant : « Le Gouvernement se réserve, dans ce cas, d'autoriser l'expropriation pour cause d'utilité publique, » a fixé l'attention de la première section, et elle a demandé si cette stipulation avait pour but de dispenser le Gouvernement de remplir les formalités prescrites par les lois pour les expropriations pour cause d'utilité publique, et si l'on a voulu déclarer *a priori* l'utilité publique pour tous les cas prévus par l'art. 39.

Le Gouvernement a répondu : « que les expropriations s'effectueraient en conformité des lois sur la matière. »

Ces diverses réponses du Gouvernement ont paru satisfaisantes à la section centrale.

La cinquième section a demandé si le nouveau *railway* ne porterait pas préjudice aux recettes de la Sambre canalisée ?

Réponse du Gouvernement. Le nouveau *railway* pourra avoir pour effet de réduire de quelque chose la recette de la Sambre canalisée; cela est incontestable; mais, d'un autre côté, il accroîtra d'une manière plus marquée les recettes du chemin de fer de l'État, dont il sera l'un des affluents les plus importants. Il accroîtra du reste les ressources générales du trésor en mettant en valeur une contrée riche de son sol, mais inaccessible; aucun préjudice pour le trésor n'est donc à craindre.

La section centrale, partageant la sécurité du Gouvernement, quand aux intérêts du trésor, est d'avis, en outre, que lors même qu'on aurait la certitude que la diminution des recettes de la Sambre ne serait pas compensée par un

accroissement de produit sur la ligne de l'État, ce ne serait pas un motif suffisant pour s'opposer à l'exécution de la nouvelle ligne; que ce serait bien mal comprendre et servir l'intérêt général, que de vouloir entraver ainsi l'industrie, en l'empêchant de créer à ses frais les voies de communication qui lui sont nécessaires ou utiles. Toute entrave apportée à l'industrie d'un pays est nuisible aux intérêts bien entendus de l'État.

Un membre de la section centrale a pensé qu'il conviendrait de stipuler que, dans aucun cas ni pour aucun motif que ce fût, la société ne pourrait forcer le Gouvernement à reprendre la concession.

Cette disposition aurait pour but de mettre le Gouvernement à l'abri d'une demande en résiliation de la concession que la société, en cas d'insuccès, pourrait former sous un prétexte quelconque. Les autres membres de la section centrale, considérant le but comme suffisamment atteint par la stipulation de l'art. 57 du cahier des charges, n'ont pas cru devoir admettre la proposition.

Les dernières études faites par les ingénieurs de l'État ont apporté des modifications aux directions et aux tracés primitifs de quelques embranchements. La partie de l'embranchement de la vallée du Thiria, entre la route de Charleroy à Rocroy et le village de Moriamé, se trouve aujourd'hui supprimée au grand détriment de plusieurs usines métallurgiques. La Chambre a renvoyé à l'avis de la section centrale une réclamation contre cette suppression; plusieurs de ses membres ont partagé les regrets du pétitionnaire, mais la section centrale a pensé que le temps manquait pour provoquer le retour au premier plan, et elle s'est bornée à recommander la pétition à l'attention spéciale du Ministre.

Une pétition du sieur Splingard fut aussi renvoyée à la section centrale. Auteur d'un projet de *railway* à exécuter dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, il en a demandé la concession en 1836, et il affirme avoir rempli toutes les formalités et conditions exigées par les lois et les règlements. Il craint de se voir déposséder de ses droits à la concession, par la préférence qui serait éventuellement accordée à la compagnie Richards, en vertu de l'art. 7 de la convention du 1^{er} février.

« Nous demandons, dit-il en concluant, que la Chambre :

- » 1^o Nous conserve, pour toutes les éventualités, nos droits, en stipulant par un amendement que l'art. 7 ne concerne que les projets à venir, ou ceux qui n'ont pas accompli les formalités légales de l'instruction à la date du vote de la loi;
- » 2^o Que la Chambre daigne prendre en considération la requête annexée au présent mémoire, ayant pour objet de solliciter la concession de nos deux projets de *railway*. »

La section centrale, informée par le Ministre des Travaux Publics des motifs qui portent la compagnie Richards à attacher une grande importance à la stipulation de l'art. 7, n'a nul espoir que cette compagnie consente à la modification demandée par le sieur Splingard; le temps nous manque d'ailleurs pour tenter la chose; et il y a lieu de craindre que dans l'état où se trouve l'affaire, ce ne soit compromettre l'exécution du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, qui est d'une utilité publique incontestable. Si, par suite de la préférence que l'art. 7 offre à la société Richards, le sieur Splingard se voyait évincé, ce serait un sa-

crifice imposé à l'intérêt privé en faveur de l'intérêt public, sacrifice qui n'aurait pas lieu sans une juste indemnité; on en trouve la garantie dans les articles 23 et suivants de l'arrêté royal du 29 novembre 1836 (1).

Quant à la seconde conclusion du sieur Splingard, la section centrale exprime le vœu que la Chambre veuille s'occuper le plus tôt possible de l'examen des projets de *railway* dont le pétitionnaire demande la concession.

La section centrale, à l'unanimité, moins une voix qui s'est abstenue, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, sans autre modification que la suppression du premier paragraphe, portant : *l'article 3 du projet de loi présenté le 10 décembre dernier est amendé dans les termes suivants*, par le motif que la disposition étant devenue l'objet d'une loi spéciale, il ne s'agit plus d'un amendement au premier projet.

Le Rapporteur,

G. DUMONT.

Le Président,

LIEDTS.

(1) ART. 23. Le demandeur évincé sera remboursé par l'adjudicataire de tous les frais d'enquête et autres relatifs à l'instruction prévue au présent règlement.

ART. 24. Lorsqu'il sera l'auteur du projet, il aura, en outre, et de ce chef, droit à une indemnité à charge de l'adjudicataire.

ART. 25. Est réputé auteur du projet, celui qui en a fourni les éléments principaux, conformément au présent arrêté.

ART. 26. L'indemnité, dont il est fait mention à l'article 24, sera établie en raison des sommes et du temps consacrés aux travaux préparatoires et du mérite de conception du projet; elle sera réglée par Notre Ministre de l'Intérieur, sur l'avis du conseil des ponts et chaussées ou de la commission d'ingénieurs qui aura rédigé le cahier des charges; une clause spéciale du cahier des charges en déterminera le montant.

ART. 27. Si, dans le cas prévu à l'art. 19, le projet reçoit un commencement d'exécution dans les cinq années de la communication du cahier des charges au demandeur en concession, celui-ci pourra également réclamer l'indemnité dont il est fait mention à l'art. 24, soit du concessionnaire, soit du Gouvernement, si c'est lui qui exécute.