

## Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 2 MAI 1845.

---

### RAPPORT

*Présenté par M. DONNY, au nom de la commission <sup>(1)</sup> chargée de l'examen du projet de loi relatif à la concession d'un chemin de fer dans la vallée de la Dendre <sup>(2)</sup>.*

---

MESSIEURS,

Un premier rapport, présenté par l'honorable M. Cogels, dans la séance du 24 avril, vous a déjà fait connaître les principes que la commission a pris pour guides, dans l'examen des demandes en concession soumises à ses délibérations.

Il ne reste dès lors qu'à vous exposer successivement, pour chacune de ces demandes en particulier, les résultats d'un examen fait d'après ces principes. Je viens vous rendre compte de celui qui a eu pour objet la concession d'une route ferrée dans la vallée de la Dendre.

Ce chemin a-t-il un caractère réel d'utilité générale?

Ne conviendrait-il pas de le construire pour le compte de l'État?

En cas de négative, y a-t-il lieu de le concéder à l'industrie privée?

---

(1) La commission était composée de MM. D'HOFESCHMIDT, *président*, DUMONT, LESOINNE, ZOUBE, COGELS, MAST DE VRIES, et DONNY, *rapporteur*.

(2) Projet de loi, n° 381.

Telles sont les premières questions que la commission avait à se poser : voici la solution qu'elle y a donnée.

Le caractère d'utilité générale de la nouvelle voie n'a pas été mis en doute et ne pouvait guère l'être sérieusement. La route doit traverser une contrée riche et populeuse et la mettre en communication directe, d'un côté, avec le grand chemin de fer d'Ostende à Cologne et, de l'autre, avec le railway de Tournay à Jurbise, déjà voté par la Chambre. Dans le réseau exploité par l'État, elle doit relier, d'une manière directe, la ligne de l'ouest à la ligne du midi, et peut ainsi établir entre ces deux lignes un mouvement de transports que M. le Ministre des Travaux Publics considère comme considérable et tout nouveau. Aussi la commission a-t-elle reconnu, à l'unanimité, l'utilité réelle du railway de la vallée de la Dendre.

Elle a décidé ensuite, et encore à l'unanimité, que l'État ne doit pas se charger de la construction de cette route et qu'il y a lieu de la concéder à l'industrie privée.

Ces questions résolues, l'on s'est occupé de l'examen de la convention faite, le 14 mai 1845, avec les sieurs d'Harcourt, Hoorickx et Carolus. Cette convention n'a soulevé aucune discussion; mais, dans la vue de s'opposer, autant qu'il est en son pouvoir, à ce que la concession ne devienne en Belgique l'occasion d'un jeu de bourse, la commission propose pour l'art. 3 de cette convention, la rédaction qu'elle a déjà proposée pour l'art. 3 de la convention relative au chemin de fer de Louvain à la Sambre, rédaction conçue en ces termes :

« ART. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur » est laissée par l'art. 47 du cahier des charges, de former une société en nom » collectif ou une société anonyme, avec émission d'actions, ces actions ne » pourront être émises en Belgique par souscription ouverte au public, ni être » cotées aux bourses d'Anvers ou de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement » du chemin de fer. »

Passant ensuite à l'examen du cahier des charges annexé à la convention, la commission a remarqué qu'il n'est, en général, que la reproduction des articles arrêtés pour le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, déjà voté, et pour celui de Louvain à la Sambre, sur lequel la commission vous a déjà présenté son rapport. Elle a cependant rencontré quelques dispositions nouvelles, dont je vais avoir l'honneur de vous indiquer les principales, en suivant l'ordre naturel des articles. Je rendrai compte, en même temps, des observations auxquelles ces articles ont donné lieu.

L'art. 1<sup>er</sup> détermine les points sur lesquels s'effectuera le raccordement de la route concédée avec les railways de l'État : il impose aux concessionnaires l'obligation de se conformer, autant que possible, aux plans et aux indications générales d'un avant-projet qui sera dressé par les ingénieurs de l'État, et fixe, pour le poids des rails, un *minimum* de 27 kilog. par mètre courant (9 kilog. de plus que le poids fixé pour ceux du tronç principal du chemin de l'Entre-Sambre-et-Meuse).

Les points de raccordement indiqués dans cet article ont donné lieu à des réclamations susceptibles d'amener de longues discussions; réclamations, sur lesquelles il serait, d'ailleurs, extrêmement difficile de se prononcer dès aujourd'hui, vu l'absence d'une instruction préliminaire. Dans ces circonstances, la commission a pensé qu'il convenait d'abandonner la question des points de raccordement à l'appréciation du Gouvernement, et elle vous propose d'ajouter au § 2 de l'article unique du projet de loi, une disposition ainsi conçue :

« Néanmoins, il sera statué ultérieurement par arrêté royal, obligatoire pour » les concessionnaires, sur les raccordements de la route concédée, avec les » railways exploités par l'État. »

Pour les railways de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Louvain à la Sambre, il existe déjà des avants-projets dressés par les ingénieurs de l'État : par suite, l'on a pu faire courir, soit à partir de la signature du contrat, soit à partir de la promulgation de la loi, les termes fixés aux concessionnaires, d'abord, pour la présentation au Gouvernement des projets complets de tous les travaux à exécuter, et, ensuite, pour l'entier achèvement de ces travaux. Mais l'avant-projet du chemin de la vallée de la Dendre n'étant point encore dressé, l'on n'a pu faire courir ces termes qu'à partir de la remise de l'avant-projet aux concessionnaires, et c'est, en effet, de cette manière que les choses se trouvent réglées par les art. 3 et 10 du cahier des charges. La même observation s'applique à la déchéance que prononce l'art. 17, pour le cas où les concessionnaires n'auraient pas commencé leurs travaux dans le délai d'une année.

L'art. 2 est nouveau. Ainsi que plusieurs autres dispositions accessoires, il se rattache, comme conséquence, à une clause de rachat, qui fait l'objet des art. 43, 44, 45 et 46. Toutes ces stipulations devront être conservées ou omises dans le cahier des charges définitif, d'après le sort que subira la clause de rachat elle-même.

Après avoir stipulé que le railway sera établi à double voie (celui de l'Entre-Sambre-et-Meuse n'aura qu'une voie), l'art. 6 contient une clause entièrement nouvelle, qui fixe le *minimum* de la largeur de l'entre-voie, dans les stations à 3 mètres, et en dehors des stations, à 2 mètres.

L'exploitation du chemin de l'Entre-Sambre-et-Meuse se fera, en partie, par locomotives et plans automoteurs, et, en partie, par chevaux. L'exploitation de la route de Louvain à la Sambre devra se faire par locomotives. Rien de précis n'est stipulé à l'égard du railway de la Dendre; seulement il est parlé à l'art. 10 d'une exploitation à faire *d'une manière complète et régulière sur toute l'étendue de la route*. La commission pense qu'il convient d'insérer dans cet art. 10, la mention que le service se fera par locomotives, comme elle se trouve insérée à l'art. 9 du cahier des charges adopté pour le chemin de Louvain à la Sambre.

Par une clause nouvelle, l'art. 13 met à la charge des concessionnaires tous les travaux qu'occasionnera le raccordement de leur railway avec ceux de l'État, et, éventuellement, avec celui de Bruxelles vers Alost.

Les bases de tarif adoptées pour le railway de Louvain à la Sambre, bases que la commission vous a déjà représentées comme plus favorables au commerce que celles arrêtées pour l'Entre-Sambre-et-Meuse, se trouvent exactement reproduites à l'art. 26 du cahier des charges. L'on retrouve, d'ailleurs, dans cet article l'erreur d'impression qui réduit à 50 centimes et à 75 centimes le prix des transports de fonds et valeurs de fr. 1,000 à fr. 5,000 ; mais l'on n'y voit pas celle qui fait abstraction des distances, pour le prix de transport des équipages, chevaux et bestiaux : ce prix est réglé par envoi et *par lieue*, comme il doit l'être.

L'art. 29 veut que tous changements apportés au tarif soient soumis à l'*homologation* du Ministre des Travaux Publics. La commission pense que cette disposition doit être entendue en ce sens que le Gouvernement sera complètement libre de refuser l'*homologation*, si les intérêts de l'État le réclament. Pour ne laisser subsister aucun doute à cet égard, elle propose, à l'unanimité moins un membre qui s'est abstenu, de prescrire l'*approbation* au lieu de l'*homologation*.

Les art. 39, 40, 41 du cahier des charges de la route de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et les art. 36, 37 et 38 de celui de la route de Louvain accordent aux particuliers la faculté d'établir des magasins ou abordages le long des railways concédés et de faire aboutir à ces railways, des embranchements qui ne soient pas de nature à devenir l'objet d'une concession par voie de péages ; il y est stipulé de plus, que les concessionnaires ne pourront ni mettre obstacle à ces embranchements ni former de ce chef aucune demande d'indemnités. Toutes ces dispositions se trouvant omises dans le cahier des charges du chemin de fer de la Dendre, la commission a demandé des renseignements à ce sujet, et il lui a été répondu que ces clauses avaient pu être adoptées sans inconvénient, tant qu'il ne s'agissait que de routes principalement consacrées à l'industrie ; mais qu'il n'en est plus de même du moment que le railway à concéder est principalement destiné aux voyageurs, et doit, par conséquent, être parcouru à grande vitesse et probablement par de nombreux convois : qu'alors, il pourrait devenir dangereux d'accorder aux particuliers d'une manière absolue et illimitée, la faculté d'établir des magasins et des embranchements sur tous les points du chemin concédé.

Tout en admettant qu'il y a, sous ce rapport, une distinction à faire entre les railways de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Louvain et celui de la vallée de la Dendre, la commission a pensé que les dispositions des trois articles cités pouvaient être conservées (ils porteraient les n<sup>os</sup> 38, 39, 40), moyennant l'addition d'un quatrième article à placer à la suite de ceux-ci, et qui serait conçu en ces termes :

« ART. 41. Toutefois, il ne pourra être fait usage des facultés accordées par » les art. 38 et 39 qu'avec l'autorisation du Gouvernement. »

L'art. 43, qui devient l'art. 47, prévoit le cas de la construction d'un chemin de fer de Bruxelles vers la ligne de l'Ouest, par Alost ; il réserve pour ce cas, au

Gouvernement, le droit de racheter toute la partie du railway concédé, qui s'étendra depuis le point de jonction de la ligne de Bruxelles vers Alost, jusqu'à la route d'Ostende à Cologne; il stipule que si le Gouvernement fait usage de cette faculté, les concessionnaires recevront : 1<sup>o</sup> à titre de prix de rachat, le montant d'un devis estimatif du coût d'établissement de cette partie du chemin de fer, lequel devis estimatif sera dressé de commun accord entre le Département des Travaux Publics et les concessionnaires; 2<sup>o</sup> à titre de prime et d'intérêts du capital d'établissement pendant la durée des travaux, une majoration de 25 p. % sur le montant du devis estimatif précité.

Les art. 44 et 45 (48 et 49) règlent le mode et les effets de ce rachat.

L'art. 46 (50) prévoit un autre cas : celui où le Gouvernement notifierait aux concessionnaires, avant de leur avoir délivré les plans et détails du projet définitif de la partie rachetable, qu'il est intentionné de construire lui-même cette partie réservée. En ce cas, les concessionnaires recevraient, à titre d'indemnité pour non-emploi de capitaux engagés, une prime de 10 p. %, sur le montant des dépenses à effectuer par l'Etat pour l'établissement de la partie réservée.

La commission ayant demandé à M. le Ministre des renseignements sur la portée financière de ces stipulations, en a reçu la réponse annexée à ce rapport.

De concert avec M. le Ministre des Travaux Publics, la commission a cru utile d'ajouter à l'art. 47 du cahier des charges du railway de Louvain une disposition nouvelle, qu'elle vous propose d'ajouter également à l'art. 50 (54) du cahier des charges adopté pour la vallée de la Dendre. Cette clause est conçue en ces termes :

« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût  
» suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente conces-  
» sion, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes,  
» et, dans ce cas, les concessionnaires devront livrer passage aux convois dési-  
» gnés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré  
» ou à dire d'experts. »

Après avoir terminé l'examen du cahier des charges, la commission a été unanimement d'avis qu'il y avait lieu de vous proposer l'adoption du projet de loi, moyennant les modifications qu'elle a eu l'honneur de vous indiquer par mon organe.

Il me reste, Messieurs, à vous rendre compte des demandes et observations qu'un honorable député de Gand lui a présentées.

Cet honorable membre a témoigné le désir qu'il fût demandé des explications :

1<sup>o</sup> Sur la manière dont l'exécution du canal concédé de la Dendre se rapporte à la concession du chemin de fer d'Ath au railway de l'Ouest;

2° Sur le chiffre des indemnités à payer aux concessionnaires, en cas d'exécution ou de reprise par l'État d'une partie de la route concédée.

Satisfaisant à ce désir, la commission s'est adressée à M. le Ministre des Travaux Publics pour en obtenir des renseignements sur la relation qui pourrait exister entre l'exécution du canal et la concession du railway de la Dendre : M. le Ministre a répondu que vis-à-vis du Gouvernement ces deux concessions sont distinctes, séparées et entièrement indépendantes l'une de l'autre ; mais qu'il a des raisons de croire qu'elles ont été réunies en une même opération financière par les intéressés.

Quant aux explications demandées sur le chiffre des indemnités à payer éventuellement aux concessionnaires, il suffit de renvoyer à l'annexe qui contient des renseignements ministériels sur ce point.

Le même honorable membre a émis l'opinion que l'exploitation du chemin de fer de la vallée de la Dendre ne peut, sans inconvénient, être abandonnée aux concessionnaires, et que, par conséquent, il convient d'en charger le Gouvernement, comme on l'a fait pour les railways de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

Après en avoir conféré avec M. le Ministre, la commission a pensé ne pas devoir vous proposer le mode d'exploitation indiqué par l'honorable député de Gand, et cela par deux motifs :

D'abord, parce qu'en l'absence de toute instruction préliminaire, la commission ne saurait se former une opinion raisonnée sur les produits probables du railway concédé et qu'ainsi elle ne peut fixer le tantième qu'il faudrait réserver à l'État dans les recettes brutes ;

Ensuite, parce que M. le Ministre des Travaux Publics a fait observer que l'État se trouvait déjà chargé d'une exploitation tellement étendue, qu'il devait s'opposer à l'extension nouvelle dont il s'agit.

*Le rapporteur,*

**DONNY.**

*Le président,*

**C. D'HOFFSCHMIDT.**

---

**ANNEXE** <sup>(1)</sup>.

La commission désire savoir si les art. 43 et 46, prévoyant le rachat des embranchements de Wichelen et d'Audeghem, ne soumettent pas le Gouvernement à de trop grands sacrifices dans l'hypothèse de la construction d'un chemin de fer de Wetteren par Alost sur Bruxelles, en supposant que ce dernier chemin soit fait par l'État?

Quelle est, par approximation, la somme que l'État payerait en moins, si on décrétait immédiatement le chemin direct de Gand à Bruxelles par Alost? Dans ce cas, le point extrême de la concession serait Alost.

La partie du chemin de fer de la vallée de la Dendre, à racheter dans l'hypothèse de l'établissement d'un chemin de fer direct de Bruxelles sur Gand par Alost, aurait un développement d'environ quatre lieues de 5,000 mètres.

A raison de fr. 800,000 par lieue, ces quatre lieues coûteraient environ fr. 3,200,000.

L'indemnité de rachat serait donc :

De fr. 800,000, dans le cas prévu à l'art. 43 du cahier de charges ;

Et de fr. 320.000, dans le cas prévu à l'art. 46.

En rapprochant les art. 43 et 46, l'on peut facilement reconnaître qu'il suffirait de soumettre à la Chambre, dans les premiers mois de la session prochaine, la question du chemin de fer direct de Bruxelles sur Gand, pour que le Gouvernement fût encore dans les délais voulus pour opérer le rachat en vertu de l'art. 46, c'est-à-dire en payant une indemnité de fr. 320,000.

L'art. 43 suppose le chemin de fer exécuté par la compagnie; la prime de 25 p. % comprend les intérêts du capital d'établissement, pendant la durée des travaux fixée à trois ans par l'art. 10; ces intérêts coûteraient à l'État, s'il l'exécutait lui-même, environ 15 p. % du capital; les art. 43 et 46 auraient donc, par le fait, la même portée financière pour l'État : c'est-à-dire, une prime effective de 10 p. %.

---

(1) Cette annexe doit être substituée à la page 7 du rapport n° 418, présenté par M. Donny.

**ANNEXE.**

La commission remarque aussi qu'il faudrait prévoir le cas où un chemin de fer, partant de Bruxelles par la vallée de la Zwine vers Grammont, aurait besoin, pour arriver à Ath, d'emprunter une partie de la route ferrée dont s'agit au projet actuel.

Elle pense qu'une disposition à ce sujet devrait trouver place dans tous les cahiers de charges. Pour des concessions de cette nature, on pourrait la formuler ainsi :

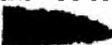
« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société, » eût besoin d'emprunter une partie de la ligne qui fait l'objet de la présente » concession, les concessionnaires devraient y consentir moyennant indemnité » à fixer par la . . . . . »

La question posée par la commission soulève une question de principe assez délicate, en matière d'exploitation de chemins de fer.

Jusqu'ici, le Gouvernement a pensé que des raisons d'ordre et de sécurité s'opposaient à ce que des convois, appartenant à des administrations différentes, circulassent sur les mêmes lignes.

C'est ainsi que la Belgique seule fait le service de locomotion depuis Verviers jusqu'à Ronheide (sommet des plans inclinés d'Aix) et que les convois français et belges s'arrêtent, de part et d'autre, aux stations de Quiévrain et de Mouscron.

Il n'y a donc pas de locomotion en commun sur les mêmes lignes, ni du côté de la Prusse, ni du côté de la France.

L'État, en imposant un principe contraire aux sociétés, ne serait-il pas obligé à l'accepter pour lui-même, et à  des cas donnés, les convois des sociétés sur ses propres lignes ?

Dans la situation présente de l'exploitation et de la science des chemins de fer, admettre cette promiscuité de circulation, ce serait commettre une grave imprudence.

Mais, d'un autre côté, il faut reconnaître que ce qui peut paraître aujourd'hui difficile ou dangereux peut devenir, par la suite et avant que 90 années ne soient révolues, chose praticable et utile.

Il pourrait donc être convenable d'adopter avec cette réserve et comme prévision d'une éventualité, la clause indiquée par la commission, mais à la condition d'en modifier la rédaction de manière à réserver au Gouvernement la décision sur l'opportunité de l'exécution de la mesure. On propose en conséquence la rédaction suivante :

« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût » suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente conces- » sion, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, » et dans ce cas les concessionnaires devront livrer passage aux convois » désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré » ou à dire d'experts. »