

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 FÉVRIER 1846.

Modifications à la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre ⁽¹⁾.

RAPPORT fait, au nom de la commission ⁽²⁾, par M. VAN DEN EYNDE.

MESSIEURS.

La commission que vous avez chargée d'examiner le projet de loi, qui autorise le Gouvernement à modifier la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, m'a désigné pour vous exposer le résultat de ses délibérations.

En vertu de la loi du 21 mai 1845, le Gouvernement a concédé le chemin de fer de Louvain à la Sambre à la compagnie représentée par les sieurs *Tarte*, *Sherman* et *Smale*, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges du 29 mars 1845, modifiées par ladite loi.

La compagnie sollicite une modification au tracé indiqué à ce cahier des charges.

Le projet de M. l'ingénieur Dandelin plaçait la station aux abords de la porte de Tirlemont, à Louvain, à 21^m,57 au-dessus des quais du canal. Sur les réclamations du commerce et de l'administration de la ville de Louvain, il a été stipulé par la loi du 21 mai 1845, que cette station serait aussi rapprochée des bassins du canal de Louvain qu'il serait jugé praticable.

(1) Projet de loi, n° 119.

(2) La commission était composée de MM. LIEDTS. *président*, DUMONT, DE BAILLET, DONNY, ZOUDE, MAST DE VRIES et VAN DEN EYNDE.

La compagnie, après avoir fait faire de nouvelles études, demande par sa lettre du 22 octobre 1845 (Annexe n° 3 de l'Exposé des motifs) de pouvoir établir sa station à côté des bassins de la ville de Louvain et de faire passer la partie de son chemin de fer entre Louvain et Wavre par la vallée de la Dyle. De Wavre le tracé s'élèverait à l'ouest de la route de Bruxelles à Namur sur le versant de la vallée de la Dyle jusqu'à Gembloux.

Le Gouvernement a fait étudier ce nouveau projet (voir l'Annexe n° 7 de l'Exposé des motifs).

Ces études ont eu pour résultat l'adoption par le Gouvernement du tracé décrit à l'art. 1^{er} de la convention du 22 janvier 1846, soumis à votre approbation.

Votre commission est d'avis que ce nouveau tracé doit être préféré. Les raisons données par l'Exposé des motifs justifient cette opinion.

La compagnie demande que son chemin de fer se dirige de Gembloux, par une bifurcation, vers *Namur* d'un côté, et vers *Charleroy* et *Châtelineau* de l'autre, pour se relier à ces points au chemin de fer de l'État et à des chemins de fer concédés.

Elle paraît avoir été déterminée à solliciter ce dernier changement par suite du projet présenté par la société, dite *de la Grande-Jonction*, dont deux branches aboutissent, l'une à Namur, l'autre à Charleroy.

L'Exposé des motifs présente plusieurs considérations qui ont décidé le Gouvernement à accueillir cette demande; vous en trouverez d'autres dans un rapport de M. l'ingénieur en chef Groetaers du 8 février 1846 et dans une lettre du 11 du même mois, que M. le Ministre a communiqués à la commission; à sa demande, et qui seront imprimés à la suite du présent rapport.

Cette ligne sera incontestablement le débouché le plus important des bassins de Charleroy et de la Basse-Sambre, alors surtout que l'exécution de l'embranchement de *Louvain* vers *Diest* permettra de verser les charbons dans toute l'étendue des vallées de la Dyle et du Demer, et d'en écouler de cette manière une quantité considérable vers divers points de la Campine qui borde ces vallées. Mais ce marché ne sera peut-être pas exclusivement réservé à ces deux bassins, puisqu'une convention provisoire entre M. le Ministre des Travaux Publics et la société, dite *de la jonction de l'Est*, du 19 février 1846, a pour objet l'établissement d'un chemin de fer de Manage à Wavre par Nivelles et Genappe, qui mettra les charbonnages du centre en communication directe avec Louvain.

Votre commission a examiné ensuite si l'embranchement de Charleroy vers Louvain n'enlèverait pas au canal de Charleroy une partie de son produit. Il lui a paru incontestable que cet embranchement fera une certaine concurrence à ce canal; mais elle doit vous faire observer que, lors de la discussion de la loi de concession du 21 mai 1845, la Chambre ne s'est pas arrêtée à cette considération. En effet, cette concurrence ne peut nuire d'une manière bien sérieuse à la prospérité de ce canal, qui est principalement destiné à l'approvisionne-

ment de Bruxelles et qui ne suffit plus aujourd'hui au transport des denrées et marchandises vers cette dernière ville; tandis que pour l'approvisionnement de Louvain il présente un grand désavantage à cause du circuit énorme par le Rupel que les bateaux doivent parcourir et où ils rencontrent des difficultés réelles. Au surplus, votre commission fait observer que les principaux intéressés à la navigation de Charleroy vers Louvain n'ont soulevé aucune réclamation contre le projet.

Quant aux produits que cet embranchement pourrait enlever au chemin de fer de l'État, le Gouvernement a fait examiner cette question. Il lui a été démontré que l'État sera privé d'un certain bénéfice direct qui sera compensé par l'augmentation des produits que les lignes de Louvain à Namur et à Charleroy apporteront à celles de l'État.

Votre commission doit vous faire remarquer, à cet égard, que la perte, s'il y en avait, sera peu importante et ne portera que sur le transport des voyageurs et, peut-être, des marchandises de diligences, par le motif que les charbons du bassin de Charleroy n'arrivent pas à Louvain par le chemin de fer de l'État, et que les denrées coloniales, dirigées vers Charleroy et la Basse-Sambre, sont expédiées de Louvain par les chariots qui leur apportent les charbons.

Votre commission vous propose de décréter cette bifurcation vers Namur et Charleroy.

Vous remarquerez que la construction de ces deux embranchements a permis de substituer à la ligne à double voie de Gembloux vers Jemeppe, un embranchement à simple voie, partant de cette commune pour aboutir à un point à déterminer par le Gouvernement à la ligne de Louvain vers Charleroy. Cet embranchement est destiné à servir de débouché au bassin houiller de Jemeppe.

L'exposé des motifs fait connaître que, d'après la convention du 22 janvier dernier, la compagnie se charge de l'exécution de plus de 97 kilomètres de chemin de fer, tandis que primitivement il ne s'agissait que d'un chemin de fer de 55 kilomètres. Il indique comme compris dans ces 97 kilomètres un embranchement vers Châtelineau, dont le Gouvernement n'a pas cru devoir faire mention dans la convention du 22 janvier, parce que, aux termes du cahier des charges, la compagnie a la préférence pour son exécution. Votre commission a pensé, au contraire, que puisque la compagnie en demande dès à présent la concession et qu'elle l'envisage comme l'un de ses principaux affluents, il y a lieu de rendre la construction de cet embranchement obligatoire pour la compagnie et d'introduire à cette fin dans la convention du 22 janvier dernier, l'amendement suivant :

« *La société s'engage à rattacher l'embranchement de Charleroy à la station du chemin de fer de l'État à Châtelineau, au moyen d'un embranchement secondaire à double voie.* »

L'embranchement de *Louvain vers Diest*, dont la construction est obligatoire pour la compagnie, continue à être régi par la loi du 21 mai 1845.

L'embranchement qui relie actuellement la station de la porte de Diest aux bassins du canal de Louvain, est destiné à relier la station que la compagnie établira aux bassins de la ville de Louvain à celle de l'État, de manière à former une voie directe et continue avec la ligne venant de Gembloux.

Le Gouvernement en cède l'usage à la société pour la durée de sa concession, à la condition d'y doubler la voie, d'y faire les travaux de rectification et d'amélioration qu'il prescrira.

Votre commission doit faire observer que cette voie ferrée est construite dans presque toute son étendue sur des terrains appartenant à la ville de Louvain, que le Gouvernement a nivelés en partie et sur lesquels il a placé des rails; que, outre des travaux de terrassement et de nivellement, la compagnie devra élargir le pont sur la Dyle et le pont sur le canal; de sorte qu'en définitive le Gouvernement ne cède à la compagnie que l'usage de ses rails et de ses billes, dont la majeure partie devra encore être déplacée par suite des changements que doit subir cet embranchement.

M. le Ministre s'est rendu au sein de la commission pour lui donner des explications. Il s'est rallié à l'amendement qu'elle propose relativement à Châtelineau.

Il a déclaré que le Gouvernement était d'accord avec la commission, que la compagnie ne peut percevoir en aucun cas, en vertu de la convention du 22 janvier 1846, que *neuf* centimes par tonneau pour le transport des marchandises d'un endroit quelconque des bassins, ou des magasins qui y sont situés, à la station de l'État à la porte de Diest.

Il a également déclaré que la compagnie concessionnaire s'est entendue avec les diverses sociétés qui sollicitent des concessions de chemins de fer dans la direction du nouveau tracé, proposé par la compagnie du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Il a déposé au greffe, à l'inspection des membres de la Chambre, une carte et les plans du nouveau tracé.

Votre commission vous propose d'approuver la nouvelle convention du 22 janvier 1846, en y introduisant l'amendement ci-dessus transcrit; en conséquence elle vous présente la rédaction suivante du projet de loi sur lequel vous avez à statuer.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES, etc.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à modifier la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre dans les termes de la convention provisoire du 22 janvier 1846, annexée à la présente loi; sous les réserves indiquées ci-après :

1^o § 6 de l'art. 2 de la convention précitée :

« La société s'engage à rattacher l'embranchement de Charleroy à la station
» du chemin de fer de l'État à Châtelineau, au moyen d'un embranchement
» secondaire à double voie. »

2^o A intercaler au § 1 de l'art. 6 de la même convention, après le mot
Charleroy, les mots suivants : « *ainsi que de celui de Châtelineau.* »

Le rapporteur,
VAN DEN EYNDE.

Le président,
LIEDTS.

ANNEXES.

1.

*Lettre de M. l'ingénieur en chef GROETAERS à M. l'inspecteur divisionnaire
DE MOOR.*

Bruxelles, le 8 février 1846.

MONSIEUR L'INSPECTEUR,

Par votre lettre en date du 14 décembre dernier, n° 2477, vous m'avez entre autres chargé d'étudier, comme extension probable du chemin de fer de Louvain à la Sambre, en me servant, à cet effet, des projets déjà dressés, les sections de chemin de fer de Gembloux à Châtelineau et de Gembloux à Namur.

Permettez-moi, avant que je vous soumette le résultat des investigations auxquelles je me suis livré, d'exposer les considérations qui, à mes yeux, motivent les modifications projetées au projet primitif par la société concessionnaire du chemin de fer de Louvain à la Sambre, en ce qui concerne la substitution des deux branches que je viens de mentionner, à la section de Gembloux à Jemeppe et la transformation de celle-ci en un embranchement industriel à simple voie, en lui conservant son tracé actuel ou en le remplaçant par toute autre combinaison plus économique qui satisferait les principales relations industrielles de la localité que cet embranchement est appelé à desservir. Je ferai remarquer d'abord que la prospérité toujours croissante des chemins de fer, aussi bien en Angleterre que sur le continent, rend actuellement leurs conditions d'établissement différentes de ce qu'elles étaient lorsque l'avenir de ces voies de communication paraissait être un problème que le temps seul pouvait résoudre. C'est ainsi que l'incertitude qui régnait, il y a quelques années, sur leurs produits, pouvait justifier des dispositions de tracés économiques qui, bien que ne remplissant qu'imparfaitement leur destination, procuraient néanmoins des avantages immédiats et réels aux localités qu'elles devaient favoriser.

Ces dispositions semblaient avec d'autant plus de raison pouvoir être appliquées en Belgique, que dans ce pays les chemins de fer devaient être construits

aux frais des contribuables, bien que ceux-ci ne dussent pas en être avantagés également.

Mais l'expérience des faits posés en Angleterre et ailleurs n'a pas tardé à démontrer que ce système, quoique spécieux en apparence, devait, lorsqu'il s'agit de localités importantes par les relations en voyageurs ou en affaires industrielles ou commerciales, être abandonné pour faire place à des vues plus larges qui satisfont de prime à bord et complètement les intérêts en jeu. En effet, les moyens termes exigent, soit des transbordements qui, par la perte de temps qu'ils entraînent, neutralisent en grande partie l'avantage des voies ferrées, soit des trajets plus longs qui, par l'excédant de dépenses d'exploitation qu'ils occasionnent, balancent l'économie obtenue par l'application du système.

La dernière de ces considérations sera mieux appréciée, si l'on réfléchit que le capital d'exécution demeure constant, quelle que puisse être l'importance des affaires; tandis que les dépenses d'exploitation vont en croissant en raison de la même importance, de telle sorte que tout système qui donne lieu à des circuits notables est affecté d'une charge permanente et onéreuse qui croît en raison de la progression du mouvement commercial.

Indépendamment de ces inconvénients, le système des moyens termes permet l'établissement de lignes rivales et directes qui enlèvent à celles établies primitivement les produits sur lesquels celles-ci comptaient.

Appliquant les considérations générales qui précèdent au cas qui nous occupe et auquel elles conviennent d'autant plus que les voies qu'il s'agit de construire doivent être établies par une société concessionnaire et non par l'État, et que les industries qu'elles sont principalement appelées à desservir, bien qu'ayant subi quelques fluctuations, prennent néanmoins une marche ascendante dont la limite est difficile à assigner, l'on se convaincra sans peine que la proposition de la société concessionnaire répond aux véritables intérêts du pays.

En effet, la supposition d'un service convenablement organisé de Namur et de Charleroy vers Louvain, par Jemeppe, au moyen de l'emprunt des convois de l'État, n'est guère soutenable, à moins que l'administration ne consente à bouleverser l'économie de son système d'exploitation pour obtenir des croisements à heures fixes à Jemeppe. L'expérience acquise, à cet égard, prouve d'ailleurs que des coïncidences régulières sont, sinon impossibles, du moins fort difficiles à réaliser sur des lignes qui ont pour destination principale des relations industrielles. Force est donc de convenir que des départs directs par des convois de la société devront avoir lieu de Namur et de Charleroy. Mais comme dans ce cas, l'exploitation du système de la société serait, ainsi que nous avons déjà eu occasion de le dire, grevée d'une charge onéreuse, qui irait croissant en raison de l'activité des relations, et que, d'un autre côté, la société concessionnaire se verrait infailliblement frustrée des bénéfices sur lesquels son entreprise est fondée, par l'établissement des branches directes dont la concession a déjà été demandée; on ne peut se dissimuler que l'exécution du projet primitif placerait la compagnie dans une expectative financière peu propre à inspirer aux bailleurs de fonds une confiance suffisante dans le succès de l'entreprise, tandis qu'au contraire la construction de branches

directes vers Namur et vers Charleroy auxquelles seraient rattachés les embranchements industriels nécessaires, peut seul assurer la réussite des opérations de la compagnie.

Il sera presque inutile d'ajouter que l'importance des villes de Namur et de Charleroy commande d'ailleurs l'exécution des branches directes.

La première de ces villes, assise au confluent de deux de nos principales rivières, indépendamment de ce qu'elle est le siège d'un gouvernement provincial et d'un centre d'affaires étendues, est appelée à devenir le point de départ de la ligne ferrée projetée dans le Luxembourg; quant à l'importance industrielle de Charleroy, elle est trop bien connue, pour qu'on croie devoir la rappeler ici.

Les plans ci-joints donnent, sous le rapport de l'art, les apaisements requis sur la possibilité d'exécution dans des limites pratiques, des branches projetées de la station de Gembloux à Châtelineau et à Namur. Le tracé de la première, partant de la station de Gembloux, décrit une courbe à droite de 500 mètr. de rayon, longe jusqu'à Sombreffe la chaussée du Docq, en se tenant moyennement à 500 mètr. de celle-ci; traverse à Sombreffe, à niveau, la chaussée de Bruxelles à Namur, à 400 mètr. environ des Quatre-Bras; touche Ligny sur la droite, Fleurus sur la gauche et, passant à droite de l'abbaye de Soleilmont, coupe à niveau, à Gilly, la chaussée de Charleroy et vient se raccorder à la station du chemin de fer de l'État à Châtelineau, par deux courbes successives de 500 à 250 mètr. de rayon et dont la dernière se trouve comprise dans l'emplacement qu'occuperait la station de la compagnie.

Ce tracé reproduit celui présenté au Département des Travaux Publics par la compagnie des chemins de fer de la Grande-Jonction et de l'examen duquel le conseil des ponts et chaussées s'est déjà occupé. Deux modifications indiquées à l'encre bleue, y ont, toutefois été apportées par moi : l'une, à l'origine de la section, à Gembloux, afin de le raccorder, dans cette station, avec la ligne de Gembloux à Louvain, et l'autre, entre Gilly et Châtelineau, à l'effet d'obvier aux difficultés qu'offrirait le parcours d'une courbe de 250 mètr. de rayon en forte rampe.

La longueur de cette branche est de 2,500 mètr. environ.

Quant à la branche de Gembloux à Namur dont le tracé est le même que celui présenté par les demandeurs en concession du chemin de fer de Bruxelles à Namur, sauf un raccordement avec la station de Gembloux indiqué à l'encre bleue, à l'origine de la branche, la possibilité de son exécution, dans des conditions pratiques admissibles, ne peut faire l'objet d'un doute, le conseil des ponts et chaussées ayant, je pense, déjà émis une opinion favorable à l'établissement d'une ligne dans le Beauvallon, à l'occasion de l'examen auquel il s'est livré des projets présentés par la compagnie de la Grande-Jonction.

En ce qui concerne la partie de Rhisne à Gembloux, dont le conseil n'a pas encore eu occasion de s'occuper, il suffira de faire remarquer que cette partie, se développant sur le plateau dont le sol est, comme on le sait, faiblement accidenté, ne peut, sous le rapport de l'art, donner lieu à aucune objection. Je me suis assuré qu'une amélioration qui consisterait dans le redressement de la courbe prononcée qu'offre cette branche entre Bouesse et Rhisne, pourra très

vraisemblablement être effectuée, lorsqu'on se livrera aux études définitives y relatives.

Le tracé de la section de Gembloux à Namur, dont la longueur est de 17,350 mètres environ, quitte la station de Gembloux au point de croisement des chaussées de Wavre et du Docq, se dirige vers le hameau de Zémont et la ferme de l'abbaye d'Argenteau, laisse Beuzet à droite, se poursuit par Bouesse et Rhisne, pour s'engager dans le Beauvallon, dont il coupe les principaux contreforts, et aboutit à Namur, aux abords de la station de l'État.

L'ingénieur en chef,

GROETAERS.

Pour copie conforme :

L'inspecteur divisionnaire,

DE MOOR.

2.

*Lettre de M. l'inspecteur divisionnaire DE MOOR à M. le Ministre des Travaux
Publics.*

Bruxelles, le 11 février 1846.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Donnant suite à mon rapport du 11 janvier dernier, n° 2542, j'ai l'honneur de vous adresser la copie, ci-jointe, de celui que je viens de recevoir de M. l'ingénieur en chef Groetaers, et qui est accompagné de deux feuilles de plans et profils des embranchements de chemin de fer de Gembloux à Namur et de Gembloux vers Charleroy.

Je ne puis que me rallier aux considérations que M. Groetaers présente à l'appui de ces embranchements, compris dans le projet de loi soumis en ce moment à la Législature.

Les études de M. Groetaers démontrent que des améliorations assez importantes peuvent être apportées aux avant-projets dressés précédemment par plusieurs compagnies, pour l'établissement des mêmes embranchements considérés comme appartenant à d'autres lignes de chemin de fer que celui de Louvain à la Sambre.

Je me bornerai, Monsieur le Ministre, à vous signaler la disposition favorable de la station de Gembloux, placée dans un des angles formés par les routes de Bruxelles à Namur et de Charleroy à Tirlemont. D'un accès très facile, elle serait commune aux chemins de fer dirigés sur Louvain, Tirlemont, Namur et Charleroy.

L'inspecteur divisionnaire,

DE MOOR.
