

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 AOUT 1885.

Convention conclue, le 21 juillet 1885, modifiant celle du 31 janvier 1873, et autorisation pour le Gouvernement de construire certains chemins de fer dans les provinces de Luxembourg et de Namur (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. THIDAUT.

MESSIEURS,

La convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant, comprend le rachat de la ligne du Grand-Luxembourg et la construction, pour compte de l'État, de divers chemins de fer.

Parmi ces chemins de fer, il en est trois qui forment ensemble ce qu'on est convenu d'appeler le réseau Namurois-Luxembourgeois. Le premier prend son origine à la station de Tamines et aboutit au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française; le second part du point où le précédent coupe la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle; le troisième, partant de la ligne précédente, passant près de Beauraing, se dirige vers Athus.

Ce réseau devait être livré à l'exploitation en 1878.

Cependant les travaux entrepris aux trois extrémités ont été arrêtés, savoir: depuis 1879 à 21 kilomètres de Tamines; depuis 1880 à 8 kilomètres de Jemelle et à 96 kilomètres d'Athus.

Les plans du centre de ce réseau, comprenant 72 kilomètres environ, n'ont pas été approuvés. Le Gouvernement avait reconnu la nécessité de modifier

(1) Projet de loi, n° 210.

(2) La section centrale, présidée par M. DE LANTSHEERE, était composée de MM. DOUCET, BECKMAN, THIDAUT, NOTHOMB, VERBRUGGHE et MÉLOT.

le tracé; il en avait fait examiner un autre et il avait invité en 1877 la Société de construction à l'étudier de son côté.

On ne parvint pas à s'entendre. Depuis lors des procès ont surgi entre le Gouvernement et la Société; des négociations ont été ouvertes à différentes reprises, diverses combinaisons ont été proposées et abandonnées. On s'est trouvé enfin, après avoir perdu beaucoup de temps et d'argent, en présence de deux décisions judiciaires. L'une du 22 juin 1880, passée en force de chose jugée, impose à l'État « l'obligation de statuer sur les plans des sections non approuvées, dans les trois mois de leur présentation, délai ne pouvant toutefois courir avant l'achèvement de la ligne de Bastogne à Gouvy; » l'autre dit pour droit « que l'État est tenu envers la demanderesse des dommages-intérêts résultant pour elle, du retard apporté par lui, à l'approbation définitive des plans des sections à construire, depuis le 1^{er} avril 1884 jusqu'au moment où lesdits plans seront approuvés. » Ce jugement, confirmé en appel, prononce diverses condamnations à charge de l'État.

Trois moyens se présentaient pour mettre fin à cette situation : 1^o le Gouvernement était libre d'approuver les plans du tracé primitif; 2^o il pouvait aussi, avec l'assentiment des Chambres, user du droit conféré par l'article 1794 du Code civil; 3^o enfin le Gouvernement pouvait reprendre les négociations avec la Société et conclure avec elle une nouvelle convention.

Le cabinet actuel a négocié. C'était dans l'opinion de la section centrale le meilleur parti à prendre. Il est arrivé promptement à un résultat, et dans la séance du 29 juillet, il a déposé la convention du 21 du même mois et le projet de loi, objet du présent rapport.

EXAMEN EN SECTIONS.

La première section a adopté, sans observation critique, le projet de loi à l'unanimité des huit membres présents.

Dans la deuxième section, un membre exprime le vœu que le Gouvernement comprenne dans le projet de loi la construction de la section de Saint-Aubin à Ermeton-sur-Biert. Il invoque l'intérêt des populations de l'arrondissement de Philippeville et l'influence heureuse que ce petit chemin de fer aurait sur les produits de la ligne de Walcourt à Florennes pour laquelle l'État garantit un minimum d'intérêt.

Le projet de loi est adopté par les trois membres présents.

Dans la troisième section, deux membres expriment le regret que le Gouvernement n'ait pu faire disparaître l'impasse de Gedinne. Ils auraient désiré des éclaircissements sur le motif allégué par le Gouvernement pour justifier l'impossibilité de prendre une décision quant au choix de l'une des directions à suivre, pour relier la ligne d'Athus à Gedinne, aux autres lignes du réseau. Un membre s'attache à démontrer que le tracé de Gedinne à Houyet par la vallée du Hilau présente des avantages incontestables sur tout autre tracé.

Le projet de loi est adopté à l'unanimité des huit membres présents.

Dans la quatrième section un membre critique le projet en ce qu'il laisse ouverte l'impasse de Gedinne.

Un autre membre trouve que l'article 27 de la convention réduit trop le cautionnement de la Société de construction.

La section comprend la convention en ce sens que son adoption fera cesser toute autre compensation ou indemnité due à la Société, c'est un quitus.

Un membre demande combien de kilomètres comporte le projet?

Pourquoi a-t-on choisi le point de Wanlin sur la Lesse?

Pourquoi le projet ne comprend-il pas la section de St-Aubin à Ermeton-sur-Biert?

Le projet de loi est adopté par deux voix ; deux membres s'abstiennent.

La cinquième section adopte le projet de loi à l'unanimité des cinq membres présents.

Dans la sixième section, un membre signale la lacune que le projet laisse subsister entre Gedinne et la ligne de la Lesse.

Il compte que le Gouvernement se hâtera de faire cesser cette impasse. Un autre membre insiste sur la nécessité de terminer définitivement la voie ferrée de Charleroi à Athus.

Le projet de loi est adopté par cinq voix ; deux membres s'abstiennent.

DISCUSSION EN SECTION CENTRALE.

La convention du 21 juillet mérite-t-elle l'approbation de la Chambre?

La section centrale a été unanime pour reconnaître tout d'abord, comme nous l'avons dit plus haut, que le Gouvernement avait d'excellentes raisons de convier la Société de construction à entrer en arrangement.

L'Exposé des motifs nous apprend qu'il a pris pour base, un projet de convention préparé par les délégués du cabinet précédent, en avril 1884.

A la section de Mettet à Hastière, partie non construite du chemin de fer partant de Tamines pour aboutir, suivant le tracé de 1873, au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française, et à la section d'Hastière à Éprave, partie non construite du chemin de fer formant, suivant le même tracé, le prolongement du précédent et partant du point où celui-ci devait couper la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près Jemelle, à ces sections, la convention nouvelle substitue la ligne de la Malignée et une fraction de la ligne de la Lesse. Les études de la ligne de la Malignée sont complètes, celles de la ligne de la Lesse ne le sont qu'entre Éprave et Wanlin. Le prix d'entreprise à forfait ne pouvait donc être arrêté que pour la ligne de la Malignée et la section d'Éprave à Wanlin. C'est pourquoi la convention était forcément limitée par ce dernier point en ce qui concerne la Lesse. Cette observation, disons-le en passant, répond à l'une des questions posées dans la quatrième section.

Le Gouvernement demande l'autorisation de faire construire par adjudication publique le restant de la ligne de la Lesse, depuis Wanlin jusqu'à Anseremme, et de régler avec la Société concessionnaire du chemin fer de Namur à Givet les conditions de droit de parcours sur cette ligne, entre Anseremme et Anhée.

Ce nouveau tracé établit non seulement de Tamines, mais aussi de

Charleroi par la ligne d'Acoz à Mettet, une communication directe avec Dinant, Rochefort et l'importante station de Jemelle. Il traverse une contrée où la population est considérable et rencontre de nombreux sièges d'industrie. La construction de la section de St-Aubin à Ermeton-sur-Biert qui n'est qu'une question de temps, ou, plus exactement, de moyens financiers, facilitera en même temps les relations obligées de l'arrondissement de Philippeville avec son chef-lieu judiciaire et le chef-lieu de la province.

Pour les lignes dont nous venons de nous occuper, le projet de loi substitue au tracé primitif un tracé plus avantageux. Il n'en est pas de même pour la ligne qui, combinée avec les précédentes, devait réaliser, selon les intentions des auteurs de la convention de 1873, une voie de communication directe entre le bassin de Charleroi et Athus.

La section de Gedinne à Baronville (qui devra être modifiée si elle doit atteindre la ligne de la Lesse par la vallée du Hilau), ne fait plus partie de l'entreprise de la Société.

Le Gouvernement ne demande pas non plus l'autorisation de la faire construire par voie d'adjudication. D'après l'Exposé des motifs, c'est une question réservée.

Dans trois sections, des membres ont exprimé des regrets à propos de cette résolution. En section centrale, plusieurs membres ont insisté sur l'obligation qui s'impose aux pouvoirs publics de combler une lacune aussi fâcheuse; ils reconnaissent qu'on ne pouvait, faute d'études suffisantes, comprendre dans la convention du 21 juillet, le prolongement de la ligne construite d'Athus à Gedinne; ils admettent que dans les circonstances actuelles, le Gouvernement ne pouvait non plus proposer de le faire exécuter immédiatement d'une autre manière; mais ils sont d'avis aussi, — avis partagé par toute la section centrale, que parmi les travaux publics à décréter, il n'en est pas de plus urgent. Un membre a demandé que la section centrale pour donner une juste satisfaction aux cantons de Gedinne et de Beauraing, manifestât une préférence explicite pour le prolongement de la ligne d'Athus à Gedinne par la vallée du Hilau. La majorité de la section centrale a jugé qu'il ne lui appartenait pas de se prononcer sur ce point.

L'entreprise de la Société n'est pas limitée aux chemins de fer de Mettet à Anhée et d'Éprave à Wanlin. Elle comprend aussi celui de Bastogne à la frontière grand-ducale dans la direction de Wiltz.

L'intérêt de l'État demandait de s'étendre au plus grand nombre possible de kilomètres, puisque, au prix simple de construction, il y avait à ajouter l'indemnité que lui, État, a été condamné à payer à la Société.

La construction de cette ligne de Bastogne vers Wiltz est du reste obligatoire, en vertu d'un traité entre la Belgique et le Grand-Duché.

Par l'article 25 de la convention est réglée avec la Société la réparation qui lui est due pour le dommage éprouvé par elle et résultant du retard apporté à l'approbation des plans.

Par l'article 4 du projet de loi, les fonds nécessaires pour exécuter le jugement du 9 août 1884 sont mis à la disposition du Gouvernement.

Les intérêts des diverses sommes à payer et qui, d'après les décisions judiciaires, doivent courir jusqu'au jour de l'approbation des plans, courent, évidemment, jusqu'au jour de la promulgation de la loi.

A l'article 3 du projet de loi, la section centrale propose par amendement de substituer *Yvoir* à *Anhée*. Cet amendement a pour but de donner au Gouvernement la faculté, sans être tenu de solliciter une nouvelle autorisation, de faire exécuter un raccordement de la ligne de la Mignée avec la station d'Yvoir, quand il le jugera convenable. Ce travail deviendrait indispensable si un chemin de fer vicinal venait à être construit d'Yvoir vers Ciney par la vallée du Bocq.

La section centrale estime que le Gouvernement est parvenu à résoudre, d'une manière avantageuse pour la plupart des intérêts, des questions difficiles et compliquées. A l'unanimité, elle a l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

THIBAUT.

Le Président,

T. DE LANTSHEERE.
