

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 FÉVRIER 1845.

RAPPORT

Fait par M. le Ministre des Travaux Publics, relativement au chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse (1).

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de vous communiquer une convention du 1^{er} de ce mois, qui modifie à certains égards les arrangements pris par le Gouvernement et la Compagnie Richards, au sujet du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse.

La plus importante de ces modifications consiste dans la renonciation, de la part de la Compagnie, à la garantie d'un *minimum* d'intérêt et d'une prime d'amortissement.

Le Gouvernement renonce, de son côté, à la clause corrélatrice de rachat qui était stipulée. Le chemin de fer rentrera dans la possession de l'État au terme même de la concession.

La suppression de la clause de rachat est la conséquence de la suppression de la clause de garantie.

A un système qui consacrait, entre l'État et la Compagnie, une espèce de communauté pour les chances bonnes et mauvaises de l'entreprise, on substitue un système qui place le trésor en dehors de toute éventualité de gain et de préjudice.

(1) Projet de loi, n° 79.

Il ne s'agit plus aujourd'hui 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.

Ces bases sont celles du plus grand nombre des concessions accordées en Belgique; on peut citer à cet égard, comme précédents, les concessions du chemin de fer de St-Ghislain, des embranchements du canal de Charleroy, du canal de Mons à Alost, du chemin de fer de Gand à Anvers, par Lokeren et St-Nicolas.

La question sur laquelle la Chambre a à se prononcer change donc de face; le principe de la garantie d'un *minimum* d'intérêt, sur lequel on pouvait s'attendre à rencontrer certaines divergences d'opinion, est placé en dehors du débat; il ne reste plus qu'à voter une loi de concession, qui n'excède guère les limites des arrêtés rendus par le Gouvernement, antérieurement à la loi du 15 avril 1843.

Lorsque le Gouvernement consentit, au commencement de 1844, à faire appel aux capitaux, en accordant la garantie d'un *minimum* d'intérêt pour l'exécution de ce projet de chemin de fer, cet appel était nécessaire parce que les capitaux privés étaient effrayés depuis la crise de 1838 et, sans l'offre de ce concours de l'État, l'intervention si utile de l'industrie particulière dans les travaux publics eût été impossible à cette époque.

D'un autre côté, le Gouvernement s'était assuré, par les études scrupuleuses de ses ingénieurs et par l'évaluation des produits de l'entreprise, que ce concours ne formait qu'un appui moral et que la garantie ne serait vraisemblablement jamais invoquée par la Compagnie.

Depuis lors, les circonstances ont changé. Les capitaux étrangers affluent vers les entreprises de chemins de fer, et il est permis de croire que l'acceptation faite, en 1844, par le Gouvernement belge, de garantir un *minimum* d'intérêt à la Compagnie Richards, a attiré l'attention des capitalistes étrangers sur la Belgique, et a contribué à amener les propositions avantageuses qui ont été faites depuis.

Ce concours de l'État, nécessaire en 1844, ne l'est plus aujourd'hui. La renonciation de la Compagnie Richards à ce concours jugé inutile, prouve que le Gouvernement avait bien apprécié les résultats de l'entreprise et que la garantie d'intérêt ne devait pas en réalité engager le trésor de l'État.

Indépendamment des stipulations qui viennent d'être indiquées, la convention du 1^{er} février a pour objet l'établissement de deux embranchements nouveaux, vers Philippeville et vers Florennes, ainsi que l'extension ultérieure du réseau par le droit de préférence accordé à la Compagnie Richards, pour les embranchements qui seraient décrétés.

L'art. 3 du projet de loi, présenté le 10 décembre dernier, devant être modifié par suite de la convention du 1^{er} février, j'ai l'honneur de présenter un article nouveau ainsi conçu :

« ART. 3. Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Compagnie Richards

» la concession du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse et de ses embran-
» chements, d'après les bases posées dans les conventions des 26 juin 1844 et
» 1^{er} février 1845, entre le Ministre des Travaux Publics et cette Compagnie. »

Il me reste, Messieurs, à appeler votre attention sur la clause finale de la convention du 1^{er} février 1845, clause qui autorise la Compagnie à se considérer comme déliée de ses engagements, si la Législature n'avait pas statué avant le 1^{er} mars prochain. La garantie disparaissant, la Compagnie ne se considère comme certaine de réunir le capital nécessaire, qu'autant que la décision soit à peu près immédiate. C'est ce qui explique ce délai de rigueur.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,
Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE UNIQUE.

L'art. 3 du projet de loi présenté le 10 décembre dernier, est amendé dans les termes suivants :

« Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Compagnie Richards, la concession du chemin de fer d'Entresambre-et-Meuse et de ses embranchements, d'après les bases posées dans les conventions des 26 juin 1844 et 1^{re} février 1845, entre le Ministre des Travaux Publics et cette Compagnie. »

Donné à Bruxelles, le 7 février 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

ANNEXE.

Entre M. WILLIAM PARRY RICHARDS, de Londres, agissant tant pour lui que pour ses co-intéressés dans l'entreprise du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse,

Et M. le Ministre des Travaux Publics, de Belgique, agissant pour le GOUVERNEMENT BELGE,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse renonce à la garantie d'un *minimum* d'intérêt et d'une prime d'amortissement qu'elle avait primitivement demandée au Gouvernement belge.

En conséquence, seront tenues pour non écrites les dispositions des art. 4, 5, 6, 7, 8 et 9 de la convention faite à Bruxelles, le 26 juin 1844.

ART. 2.

De son côté, le Gouvernement renonce à la faculté de rachat qu'il s'était stipulée par l'art. 46 du cahier des charges de la concession. En conséquence, cet article est tenu pour non écrit et les art. 47 et 48 sont modifiés en ce sens, qu'ils ne doivent recevoir leur exécution qu'à l'expiration de la concession.

ART. 3.

La ville de Philippeville sera reliée au chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, soit par l'établissement d'un embranchement spécial, soit par la modification du tracé du tronc principal, à partir de Walcourt.

La Compagnie aura l'option entre ces deux moyens.

Dans le cas de la modification du tracé du tronc principal, un embranchement devrait être établi entre Walcourt et Cerfontaine.

L'un des embranchements, au choix de la Compagnie, sera prolongé jusqu'à Florennes.

ART. 4.

Les dispositions de l'art. 2 du cahier des charges de la concession, concernant la direction du tracé, le rayon des courbes de raccordement et l'inclinaison des pentes, pourront recevoir, dans leur application, telles modifications de détail qui seraient jugées compatibles avec la régularité, la sûreté et la rapidité des transports, eu égard à la nature et à la puissance des locomotives.

ART. 5.

Il sera statué, conformément à l'art. 3 du cahier des charges, sur les propositions que fera la Compagnie pour l'exécution de l'art. 3 ci-dessus et sur celles qu'elle est autorisée à faire, aux termes de l'art. 4.

ART. 6.

L'emploi des chevaux pourra être remplacé par des locomotives, pour la traction sur les embranchements. L'emploi des locomotives sera obligatoire pour les voyageurs sur l'embranchement de Philippeville.

ART. 7.

Le Gouvernement se réserve de décréter l'exécution d'embranchements et communications accessoires par railway, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, en conformité de l'art. 50 du cahier des charges.

La Compagnie aura la préférence pour l'exécution de ces embranchements et communications qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles, octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

ART. 8.

Si la Législature n'avait pas statué sur la concession du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, avant le premier mars prochain, la Compagnie pourrait se considérer comme déliée de ses engagements et réclamer la restitution du cautionnement d'un million de francs, qu'elle a déposé.

Fait en double, à Bruxelles, le 1^{er} février 1845.

A. DECHAMPS.

W. P. RICHARDS.