

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MARS 1884.

Autorisation, pour le Gouvernement, de renoncer à la construction de certaines lignes
de chemin de fer et d'en faire construire par voie d'adjudication publique.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Parmi les chemins de fer dont la construction avait été concédée à la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 25 avril-5 juin 1870), en vertu de la convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant, se trouvent trois sections que le Gouvernement vous propose de distraire de l'entreprise dont il s'agit.

Ces trois sections sont les suivantes :

- 1^o Celle de Bruxelles à Londerzeel, par Zellich ;
- 2^o Celle de Bruxelles au bois de la Cambre et
- 3^o Celle de Chimay à la frontière française.

La section de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, était originairement comprise dans le réseau des chemins de fer vicinaux du Brabant, concédé par arrêté royal du 2 août 1866. Aux termes du cahier des charges régissant cette concession, les rayons des courbes pouvaient être réduits à 330 mètres en pleine voie et les déclivités du profil en long pouvaient atteindre 0^m.02 par mètre. Ces conditions ont été, dans une certaine mesure, déjà améliorées par la convention du 25 avril 1870, qui a réduit à 0^m.016 par mètre le maximum des inclinaisons. Mais ces conditions de construction ne conviennent pas au chemin de fer de Bruxelles à Londerzeel, si, en le combinant avec les sections déjà construites dans de fort bonnes conditions d'exploitation, de Londerzeel à Boom et de Boom à Anvers, on veut former une ligne nouvelle à grand trafic entre la capitale et Anvers. Or, il ne semble pas douteux que, dans l'intérêt de la sécurité et de la régularité des transports, un moment viendra où il faudra songer à débarrasser

la ligne de Bruxelles à Anvers, par Malines, d'une partie de son mouvement toujours croissant.

Pour atteindre ce résultat, il faudrait remplacer la section de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Zellick, par une section offrant un tracé plus direct de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Laeken, dont les courbes ne présenteraient pas de rayon inférieur à 4,000 mètres, et dont le profil en long, moyennant la construction d'un tunnel, n'offrirait pas d'inclinaisons supérieures à 0^m.006 par mètre. Cette ligne franchirait, sur un viaduc, le chemin de fer de Bruxelles (Nord) à Gand, par Alost, entre les stations de Laeken et de Jette. Les deux lignes seraient d'ailleurs reliées entre elles par un raccordement, qui se détacherait de la ligne de Bruxelles (Nord) à Gand à peu de distance de la station de Laeken.

Ce serait là une ligne de premier ordre pour le trafic entre Bruxelles (Ouest) et Bruxelles (Nord), d'une part, et Anvers, d'autre part. Mais, à raison de son importance, elle devrait être pourvue de deux voies avec rails en acier reposant sur dix billes par rail de 9 mètres, tandis que la convention du 1^{er} juin 1877 ne prévoit que la pose d'une seule voie avec rails en fer, reposant sur six billes par rail de 6 mètres.

Cette transformation d'un chemin de fer vicinal en un chemin de fer de grande communication ne pourrait se faire sans entraîner immédiatement une notable augmentation dans les frais de premier établissement, mais elle permettrait de réaliser ultérieurement des économies dans les dépenses d'exploitation.

Des calculs faits par l'administration des ponts et chaussées, il résulte que la section avec une voie de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, prévue dans les conditions d'un chemin de fer vicinal, ainsi qu'il est dit ci-dessus, coûterait 2,850,000 francs environ, et que la section de Bruxelles à Londerzeel, par Laeken, et le raccordement avec la ligne de Bruxelles (Nord) à Gand, le tout à double voie, dans les conditions d'un chemin de fer à grand trafic, coûteraient 6,613,000 francs environ, ce qui fait ressortir à 3,763,000 francs environ la dépense supplémentaire pour premier établissement.

Par contre, il résulte de calculs produits par l'administration que l'économie dans les dépenses d'exploitation dépasserait 200,000 francs par an et atteindrait vraisemblablement 280,000 francs.

En reconnaissant l'utilité d'une ligne directe nouvelle de Bruxelles à Anvers, il fallait renoncer à construire la section concédée par la convention du 25 avril 1870, que la ligne nouvelle rendait inutile. Tel est le premier objet de la loi qui vous est proposée.

La seconde des sections à retrancher de l'entreprise de la Banque de Belgique, c'est la ligne de Bruxelles au bois de la Cambre dont la construction semblerait d'autant moins justifiée aujourd'hui, que le but que l'on avait en vue en l'introduisant dans la convention du 1^{er} juin 1877, est atteint aujourd'hui, par des moyens de transport nombreux et plus efficaces que celui que prévoyait cette convention.

Le nouveau tramway à vapeur d'Ixelles, dont la concession vient d'être autorisée par arrêté royal du 11 février 1884, se trouve précisément dans ces conditions.

La station de Boitsfort et la halte de Watermael, sur la ligne du Luxembourg,

le tramway de l'avenue Louise, concourront avec le tramway à vapeur à transporter dans toutes les parties du bois la population de tous les quartiers de Bruxelles.

La construction à grands frais d'un nouveau chemin de fer à grande section sans autre trafic que celui qui alimente ces diverses entreprises de transport, ne peut se justifier à aucun point de vue.

Une troisième section doit être distraite de la concession du 25 avril 1870 : c'est la section de Chimay à la frontière française. Voici comment s'exprimait au sujet de cette ligne, la convention du 1^{er} juin 1877 :

« La section de Chimay à la frontière française ne sera exécutée que si son » prolongement en France jusqu'au chemin de fer de Hirson à Mézières est » décrété avant l'époque fixée pour l'achèvement de toutes les lignes faisant » l'objet de la présente convention. Dans le cas où cette section ne serait pas » construite, elle serait remplacée par un chemin de fer de longueur équivalente » à désigner de commun accord sous la réserve de l'approbation des Chambres. »

Le délai fixé pour l'achèvement de toutes les lignes faisant l'objet de la convention du 1^{er} juin 1877 est expiré depuis le 31 décembre 1881, et le Gouvernement français n'a pas cru devoir décréter jusqu'aujourd'hui le prolongement en France de la section projetée, en Belgique, de Chimay à la frontière française.

Il résulte de l'exposé qui précède que la ligne projetée de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, et la ligne de Bruxelles au bois de la Cambre ne doivent pas être construites et que la section de Chimay à la frontière française ne le sera utilement que si le Gouvernement français décrète le prolongement de cette ligne sur son territoire. Dans ces conditions, il ne reste au Gouvernement, obligé de renoncer partiellement à l'exécution de la convention du 1^{er} juin 1877, qu'à faire usage de la faculté que lui accorde l'article 1794 du Code civil, en résiliant le contrat en ce qui concerne les trois lignes en question, sauf à payer à ladite Banque l'indemnité à laquelle elle a droit en vertu du même article et obtenir des Chambres l'autorisation de construire la ligne de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Laeken, et, éventuellement la ligne de Chimay à la frontière française.

Tel est l'objet du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre des Représentants.

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Nos Ministres de l'Intérieur, des Finances et des Travaux publics présenteront, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à distraire, moyennant indemnité à fixer au besoin par les tribunaux, conformément à l'article 1794 du Code civil, de l'entreprise de la Société anonyme de construction de chemins de fer (convention-loi des 23 avril-3 juin 1870), la construction des sections de chemins de fer de Bruxelles à Londerzeel, par Zellick, de Bruxelles au bois de la Cambre et de Chimay à la frontière française que la Société prénommée devait construire aux conditions énoncées dans une convention du 1^{er} juin 1877, approuvée par la loi du 26 juin suivant.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à faire construire par voie d'adjudication publique, un chemin de fer de Bruxelles (Ouest) à Londerzeel, par Laeken, avec raccordement au chemin de fer de Bruxelles (Nord) à Gand, par Alost.

ART. 3.

Le Gouvernement est également autorisé à faire construire par voie d'adjudication publique, la section de Chimay à la frontière française, dès que le Gouvernement français en aura décrété le prolongement sur son territoire.

ART. 4.

Les dépenses à résulter de l'exécution de l'article 1^{er} qui

précède, seront couvertes au moyen des fonds mis à la disposition du Gouvernement par l'article 27 du tableau XIV visé à l'article 3 du budget des recettes et dépenses pour l'exercice 1884.

Donné à Bruxelles, le 22 mars 1884.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

G. ROLIN-JAEQUEMYS.

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

Le Ministre des Travaux publics,

X. OLIN.

