

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 AVRIL 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 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La loi du 26 juin 1877, approuvant la convention du 1^{er} juin précédent, prescrit la construction de diverses lignes de chemins de fer pour un prix général fixe par kilomètre, quelles que pussent être les facilités ou les difficultés d'exécution, moyennant une annuité de 9,800 francs par kilomètre, représentant un capital de 255,000 francs environ.

Le Gouvernement propose de distraire de l'entreprise trois sections de ces lignes; tel est le but du projet soumis à vos délibérations.

A. Suppression de la ligne de Bruxelles à Londerzeel par Zellick.

Certains organes de la presse représentant le projet du Gouvernement comme devant favoriser l'entrepreneur, auquel des indemnités seraient dues, il est nécessaire de faire l'historique de la concession des lignes et d'exposer la situation respective faite par le projet actuel à l'État et à l'entrepreneur.

La section dont il s'agit était comprise dans le réseau des chemins de fer vicinaux du Brabant, dont la concession remonte au 2 août 1866. Ces che-

(1) Projet de loi, n° 154.

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. BERCKMAN, SABATIER, BOCKSTAEEL, DE BRUYN, VERWILGHEN et DE DECKER.

mins pouvaient être établis avec des pentes et rampes pouvant atteindre 0^m,02 par mètre et des courbes minima de 550 mètres de rayon.

Lorsque furent construits le chemin de fer d'Anvers à Boom (section d'Anvers-Douai) et le chemin de fer d'Anvers-Sud à Boom, la partie comprise entre Londerzeel et Boom était en construction ; l'honorable M. Sainctelette, alors Ministre des Travaux publics, fit remarquer « qu'en perceant un tunnel entre Londerzeel et Bruxelles, on pourrait réduire à 0^m,006 par mètre l'inclinaison de la voie, qui déjà avait été ramenée de 0^m,020 à 0^m,016 ; que cette déclivité n'était pas dépassée pour les parties déjà construites d'Anvers à Boom et que l'on pourrait faire avoir à l'État une seconde ligne Bruxelles-Anvers dans des conditions d'exploitation presque aussi favorables que celle de Bruxelles-Anvers par Malines ».

L'accroissement des transports sur la ligne de Bruxelles-Malines-Anvers imposait à l'administration l'obligation de doubler les voies ou de rechercher un autre chemin.

Dès 1879, l'honorable M. Sainctelette écrivait : « Le moment arrivera où, dans l'intérêt de la sécurité publique et de la régularité des transports, il faudra songer à débarrasser la ligne de Bruxelles-Anvers d'une partie de son mouvement toujours croissant. » (*Documents parlementaires, 1878-1879, p. 278.*)

Dans le rapport aux Chambres sur les opérations du chemin de fer pendant l'année 1880, l'honorable M. Sainctelette annonce qu'il compte saisir de nouveau les Chambres de l'idée de modifier les conditions prévues par la convention-loi des 1^{er}-26 juin 1877, en ce qui concerne les sections de Bruxelles à Londerzeel, de façon à établir entre Bruxelles et Anvers une nouvelle ligne à faible inclinaison.

Quand on songe que la ligne nouvelle par Londerzeel raccourcit la distance à tarifier de 6 à 7 kilomètres pour les transports venant du Midi et de 5 à 4 kilomètres pour ceux arrivant à Bruxelles par la ligne de l'Est (Luxembourg); que, d'un autre côté, on arrivera à Anvers-Sud, c'est-à-dire à l'endroit où les quais sont le plus facilement accessibles, on comprendra que des deux côtés de la Chambre, comme dans tout le pays, la proposition de l'honorable Ministre reçut l'accueil le plus favorable. On fut d'accord qu'il était de la plus haute utilité de transformer des chemins quasi-vicinaux en une ligne de grand trafic.

L'administration fit arrêter la construction de la ligne de Bruxelles à Boom par Zellick, qui était comprise dans le contrat d'entreprise ; l'honorable M. Sainctelette annonça que son Département allait continuer les études du nouveau chemin projeté entre Bruxelles et Londerzeel par Laeken, et que quand le Gouvernement serait en possession de toutes les indications nécessaires, il pourrait traiter avec l'entrepreneur, sous réserve de ratification ou à charge de rendre compte.

Le Gouvernement actuel reconnaissant la haute utilité d'une seconde ligne de grand trafic entre Bruxelles et Anvers, a cherché à l'établir dans les meilleures conditions d'exploitation.

Le tracé nouveau ne devant présenter que des inclinaisons maxima

de 0^m,006 et des courbes dont le rayon n'est pas inférieur à 1,000 mètres, la ligne nouvelle serait, comme le dit l'exposé des motifs, de premier ordre et, vu son importance, elle devrait être pourvue de rails d'acier reposant sur dix billes par rails de 9 mètres.

Il est incontestable qu'il faudra s'imposer de grands sacrifices pour ainsi modifier le tracé et améliorer une voie qui, originairement, n'était qu'un chemin de fer vicinal.

La nécessité, pour obtenir le minimum de pente indiqué, de passer en tunnel ou dans des tranchées très profondes dans des terrains qui n'ont point de stabilité, vient augmenter considérablement la dépense.

Mais en présence du magnifique résultat à atteindre : relier la capitale à notre métropole commerciale par une seconde ligne qui sera en même temps stratégique, on ne peut que féliciter le Ministre qui a conçu ce projet et encourager le Gouvernement à en presser l'exécution.

EXAMEN EN SECTIONS.

Les observations suivantes ont été présentées :

1° Le Gouvernement supprimant une ligne de l'arrondissement de Bruxelles, doit sans retard faire exécuter la ligne destinée à remplacer la première.

2° Le rapport rédigé par l'administration en ce qui concerne les indemnités à payer à l'entrepreneur devrait être communiqué ; on regrette que l'on n'ait pu se mettre d'accord sur ce point et qu'on doive se soumettre aux lenteurs et aux chances d'une expertise judiciaire.

3° Il faut construire le chemin sans tunnel, si c'est possible sans allonger le tracé.

La section centrale estime :

1° Qu'il faut construire le plus tôt possible la ligne nouvelle de Bruxelles-Laeken-Londerzeel ;

2° Elle regrette également que le Gouvernement et la Banque de Belgique n'aient pu se mettre d'accord sur la somme à payer pour la renonciation à l'entreprise ;

3° La section apprécie tous les inconvénients que présentent les tunnels et estime qu'il ne faut s'y résoudre que s'il n'y a aucun moyen de faire autrement.

Enfin, en vue de satisfaire aux désirs exprimés dans les différentes sections, elle décida d'inviter M. le Ministre à donner à la section centrale des explications qui la missent à même de solutionner les questions qui lui étaient posées.

L'honorable M. Rolin, satisfaisant au vœu émis par la section, nous a déclaré « que le Gouvernement avait le vif désir de faire construire la ligne de Bruxelles-Laeken-Londerzeel ».

Un membre ayant exprimé le regret que cette ligne ne pût être ouverte pour l'exposition d'Anvers, époque où elle aurait pu rendre de si grands

services, et demandé qu'un premier crédit fût inscrit au budget pour l'exécution du chemin, l'honorable Ministre a répondu que tout en reconnaissant que la voie nouvelle constituait *une ligne bonne à exploiter*, il ne pouvait, le budget de 1885 étant déjà déposé et sans une entente préalable avec son collègue des Finances, prendre dès maintenant l'engagement de porter pour cet objet une somme au budget prochain.

Sur le deuxième point : des explications fournies à la section centrale il est résulté qu'une commission de fonctionnaires des plus compétents nommée par M. le Ministre a été chargée d'établir, les ingénieurs de l'entrepreneur étant appelés simplement à titre consultatif, le coût de l'établissement des sections à distraire de l'entreprise générale et de calculer, en comparant ce chiffre avec celui de l'entreprise à forfait, l'indemnité à payer pour dégager le Gouvernement, conformément à l'article 1794 du Code civil.

La combinaison qui se présentait tout naturellement pour la section de Bruxelles-Lacken-Londerzeel, était de charger l'entrepreneur de cette construction, en réglant l'indemnité à laquelle il avait droit pour le renoncement à Bruxelles-Zellick-Londerzeel. Mais l'écart entre le chiffre proposé par les fonctionnaires du Gouvernement et celui de l'entrepreneur était trop grand.

La nature des terrains, qui offre beaucoup d'*aléa* dans la dépense, explique d'ailleurs cette différence d'appréciations, et l'entrepreneur renonça à se charger de la construction nouvelle que le Gouvernement se propose de mettre en adjudication.

Il ne restait plus qu'à voir si on ne pouvait s'entendre avec la société concessionnaire sur l'indemnité à lui payer.

Voici à cet égard quelle était la situation :

Le 7 mars 1878, la Banque de Belgique reprit de la Société de construction, vingt et une lignes, parmi lesquelles figurent les trois sections dont s'occupe le projet de loi.

Toutes les lignes devaient être achevées au 31 décembre 1881 ; il n'était fait exception que pour Chimay à la frontière française, dont l'exécution dépendait d'une convention à conclure avec nos voisins. Toutefois, à défaut d'un traité conclu avant le 31 décembre 1881, l'État belge s'était obligé à donner à l'entrepreneur une ligne équivalente.

La Banque de Belgique reprenant les travaux et les projets commencés par la Société de construction, les compléta et les présenta pour approbation au Gouvernement, dans le courant de 1878.

En avril 1879, l'administration des Travaux publics fit stater les travaux ; le 1^{er} juillet de la même année fut déposé le projet de loi relatif au chemin nouveau de Bruxelles à Boom, et à la séance du 23 juillet, M. le Ministre des Travaux publics déclarait à la Chambre que les conditions du contrat d'entreprise devaient être modifiées.

L'honorable Ministre de l'Intérieur, reconnaissant le principe de l'indemnité due à la Banque de Belgique, impose à celle-ci la résiliation du contrat en ce qui concerne les lignes dont s'occupe le projet. Mais l'honorable Ministre de

l'Intérieur n'a pas cru pouvoir traiter quant au chiffre de l'indemnité et il propose de le faire déterminer par une expertise judiciaire, sur le pied de l'article 1794 du Code civil.

Il est regrettable que les parties n'aient pu se mettre d'accord ; la Chambre eût pu ainsi savoir exactement la somme à payer. On reconnaît que le travail fait par la commission nommée par le Ministre, et dans lequel on a tenu compte du coût des trois lignes supprimées (parmi lesquelles celle du bois de la Cambre, donnant une perte assez considérable au constructeur), a été établi avec beaucoup de soin. Il est douteux que des experts nommés par la justice apportent plus de compétence dans leurs évaluations. Mais on comprend la réserve de l'honorable Ministre de l'Intérieur qui veut mettre à couvert la responsabilité du Gouvernement.

La section centrale, les causes du débat étant exposées, ne croit pas devoir insister davantage sur une question qui sera soumise à la justice à bref délai, si les parties ne se rapprochent pas.

L'exposé des motifs évalue à 3,765,000 francs l'augmentation de la dépense pour la construction, somme qu'il faudra ajouter à celle à payer à la Banque de Belgique pour résiliation.

Par contre, le Gouvernement affirme qu'il résulte des calculs produits par l'administration des Travaux publics que l'économie dans les dépenses d'exploitation dépasseront 200,000 francs annuellement et atteindront vraisemblablement 280,000 francs.

En nous en tenant à l'évaluation minima et en capitalisant cette somme au taux des fonds d'État, l'économie annuelle sur l'exploitation correspondrait au produit d'un capital de 5 millions, ce qui modifie considérablement l'appréciation quant à la dépense.

Quant au tunnel, l'allure et la qualité des terrains ne permettront pas malheureusement de l'éviter. Il paraît impossible d'établir des voies dans des tranchées à 35 mètres de profondeur. Toutefois rien n'est encore décidé à cet égard. Et la section centrale, pénétrée des inconvénients que présentent les tunnels où doivent passer de nombreux trains de voyageurs, recommande au Gouvernement de ne recourir à ce mode que s'il est absolument impossible de faire autrement.

Bruxelles au bois de la Cambre.

Cette ligne était nécessaire pour donner satisfaction, au point de vue de l'hygiène et du bien-être, à une grande agglomération qui doit pouvoir se déverser aux jours de repos dans la campagne et profiter de la splendide promenade dans le bois de la Cambre.

Cette ligne répondait à un besoin réel, à cause du mouvement toujours croissant et réellement extraordinaire qui se produit à certains jours dans cette direction.

L'industrie privée a répondu au vœu de l'opinion publique et des particuliers ont obtenu de la commune d'Ixelles la construction d'une ligne de

tramways à vapeur partant de la porte de Namur pour aboutir au lac du bois, à l'embranchement de la route se dirigeant vers Boendael, en passant par la place Sainte-Croix et la petite Suisse, pour revenir par la chaussée de Wavre, en suivant un embranchement posé le long du chemin vicinal n° 28.

Le nouveau tramway, dont un arrêté royal du 11 février 1884 a autorisé la concession, atteindra le but proposé. La Compagnie concessionnaire a déjà mis la main à l'œuvre; le tramway sera en exploitation dès le mois de juillet prochain, si l'autorisation supérieure nécessaire à la commune d'Ixelles pour le redressement des chemins vicinaux ne se fait pas trop attendre. Nous signalons ce point à l'attention du Gouvernement.

Nous croyons devoir ajouter qu'il nous paraît nécessaire que cette ligne ne se termine pas au milieu du bois, et qu'elle ne répondra à tous les besoins et ne satisfera le public de l'agglomération bruxelloise que quand elle sera prolongée de manière à aboutir à Boisfort.

La suppression de cette section du réseau concédé à la Banque de Belgique se justifie non seulement par ce que la ligne concédée remplira le même but, mais par ce que le Gouvernement y fait un bénéfice qui se chiffre par environ 250,000 francs.

En effet, la ligne à construire par la Banque de Belgique sur ce point, la constituait en perte de cette somme et il en a été tenu note dans le compte dressé par la commission pour les trois sections supprimées.

C. Chimay à la frontière française.

Le Gouvernement a été autorisé, par la loi du 12 août 1862, à concéder un chemin de fer de Frameries à Chimay avec embranchement de Beaumont sur Thuin, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention du 5 mai 1862.

Voici comment s'exprime cette convention quant à la direction du chemin. « Ce chemin de fer, qui prendra son origine à Frameries et aboutira au chemin de fer de Chimay, devra être raccordé convenablement avec les chemins de fer concédés de Chimay, de Mons à Hautmont, du Centre et de Charleroi à Erquelinnes. Il sera facultatif au concessionnaire de s'entendre avec les Compagnies du Nord, du Centre et de Chimay pour l'usage en commun des stations de Frameries, Peissant, La Buisnière, Thuin et Chimay. »

Le chemin nouveau devait être la voie d'expédition du Borinage vers l'Est de la France.

Malheureusement, un arrêté royal du 30 novembre 1879 a décidé que la section de Bonne-Espérance à Beaumont ne serait pas construite, et nos exploitants du Borinage ont dû renoncer à l'espoir d'un raccordement d'environ 12 kilomètres qu'on leur avait laissé espérer... pendant huit ans.

Une nouvelle déception leur était réservée. Aux termes de la convention du 1^{er} juin 1877, la section de Chimay à la frontière française ne devait être exécutée que si son prolongement en France jusqu'à la ligne d'Herson

à Mezières était décrété avant le 31 décembre 1881, époque fixée par la convention avec la Société de construction, pour l'achèvement des lignes.

Nous savons qu'il n'a point dépendu du Gouvernement que la condition à laquelle était subordonnée la construction de Chimay à la frontière se réalisât. Nous ne pouvons certes demander la construction d'un chemin de fer qui viendrait finir en cul-de-sac, à la frontière française, et dont on ne pourrait tirer avantage. Mais l'intérêt que présente, pour le Couchant de Mons, une ligne directe vers l'est de la France, et qui s'est révélé par de nombreuses pétitions et des réclamations de la presse, nous fait engager le Gouvernement à demander l'autorisation de faire construire, par voie d'adjudication publique, la section de Frameries à Beaumont, sauf à ne la faire exécuter que quand le Gouvernement français autorisera lui-même la construction de Chimay-Rocroy.

Les arrondissements de Mons et de Thuin sont intéressés à ce que le Gouvernement soit armé de l'autorisation, afin que le droit du bassin de Mons à la ligne directe de Frameries-Chimay soit reconnu et que cette ligne s'exécute si l'État français prolonge la ligne de Chimay sur son territoire.

La question étant aujourd'hui examinée, si le Gouvernement se faisait autoriser, il ne serait plus nécessaire de déposer plus tard un projet de loi pour cet objet ; le Gouvernement d'ailleurs n'userait de l'autorisation qu'au moment opportun.

Dans le projet, le Gouvernement demande d'être autorisé à faire construire par voie d'adjudication publique Bruxelles-Laeken-Londerzeel. La section centrale estime qu'il faut toujours recourir à ce mode, qui, en sauvegardant les intérêts du Trésor, laisse subsister la libre concurrence. Elle pense qu'il faudrait toujours mettre en adjudication les chemins de fer avec des plans et devis complets, de manière à ne pas perdre de temps à approuver des plans et des modifications, et adjuger par petites sections, sauf à les réunir en masse.

La section centrale a voté le projet de loi à l'unanimité moins une abstention, et elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le Rapporteur,

HENRI BOCKSTAEL.

Le Président,

J. DESCAMPS.

