

## Chambre des Représentants.

---

---

SÉANCE DU 12 MAI 1884.

---

Autorisation, pour le Gouvernement, de distraire certaines lignes de l'entreprise de la Société anonyme pour la construction des chemins de fer et de faire construire certaines autres lignes, par voie d'adjudication publique.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

Le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre des Représentants la solution qu'il propose de donner à une question dont elle s'est occupée à chaque session législative, depuis plusieurs années : il s'agit de la suite à donner à une convention du 31 janvier 1873, approuvée par une loi du 15 mars suivant et ayant pour objet de confier l'exécution de diverses lignes de chemins de fer à la Compagnie des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut.

La « Société anonyme pour la construction des chemins de fer » se trouve substituée aujourd'hui aux droits et obligations de la Compagnie des chemins de fer des Bassins-Houillers du Hainaut, pour l'exécution des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention précitée.

Cet article VII et l'article 2 de la loi définissaient ce réseau comme suit :

- 1<sup>o</sup> Un chemin de fer partant de Gembloux sur la ligne de Bruxelles à Namur, et aboutissant à un point du chemin de fer de l'État entre Tamines et Jemeppe ;
- 2<sup>o</sup> Un chemin de fer prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'État, et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet, entre Dinant et la frontière française ;
- 3<sup>o</sup> Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira du

point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon, à ou près de Jemelle ;

4° Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire, avec un embranchement vers la frontière française dans la direction de Gouvy ;

5° Un chemin de fer partant de la station de Bastogne et se raccordant au chemin de fer de Pepinster à la frontière du grand-duché de Luxembourg.

L'ensemble de ces lignes mesure 244  $\frac{1}{2}$  kilomètres, dont 166 kilomètres sont construits. Ce sont les sections de Gembloux à Jemeppe, de Tamines à Mettet, de Jemelle à Éprave, d'Athus à Gedinne et de Bastogne à Limerlé.

Il reste à construire les sections de Mettet à Gedinne, d'Éprave à Baronville et de Limerlé à Gouvy, mesurant ensemble 75  $\frac{1}{2}$  kilomètres.

Pour la section de Limerlé à Gouvy, qui mesure 3 kilomètres, une loi du 31 décembre 1883 a donné au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour lui permettre de l'exécuter dans des conditions meilleures, au point de vue de l'exploitation, que celles qui avaient été prévues en 1873.

Pour combler les lacunes existant entre Mettet et Gedinne et entre Éprave et Baronville, la solution serait fort simple, si les tracés de la convention de 1873 pouvaient être maintenus. Mais, dès le lendemain de la publication de cette convention, ces tracés donnèrent lieu aux critiques les plus vives, à deux points de vue essentiellement distincts, et fort importants l'un et l'autre.

D'une part l'administration des chemins de fer de l'État, appelée à exploiter le nouveau réseau, faisait remarquer que l'exploitation de la nouvelle ligne d'Athus à Charleroi serait exceptionnellement onéreuse entre Vonêche (station prévue à 4 kilomètres au-delà de celle de Gedinne) et Flavion (station prévue à 11 kilomètres en-deçà de celle de Mettet), en raison du profil en long que l'on aurait, tant sur la rive droite de la Meuse, pour descendre de Vonêche à Hastières, que sur la rive gauche de ce fleuve, pour remonter de Hastières à Flavion. On trouverait, en effet, sur ce long parcours, une succession presque ininterrompue de pentes et de rampes atteignant le maximum d'inclinaison de 0<sup>m</sup>.016 par mètre, coïncidant avec de nombreuses courbes de 500 mètres seulement de rayon.

D'autre part, les localités intéressées à obtenir des modifications de tracés, et tout spécialement la ville de Dinant, se plaignaient, avec amertume, de ce que les intérêts locaux de la région traversée fussent complètement sacrifiés ; de ce que des engagements contractés envers la ville de Dinant n'eussent pas été tenus ; de ce que la nouvelle ligne dût traverser des localités sans populations, sans ressources, d'un sol inculte, au lieu de venir apporter la vie et la richesse dans des vallées où diverses industries n'attendaient que la création d'un chemin de fer pour se développer et prospérer.

Ces inconvénients des tracés de 1873 se manifestèrent avec une évidence telle que, dès le 12 janvier 1877, l'honorable Ministre des Travaux publics d'alors crut devoir se mettre en rapport avec la Société de construction en cause, et lui demander, ce à quoi celle-ci consentit, d'étudier d'autres tracés, avec le concours et sous le contrôle de l'administration des ponts et chaussées.

La première combinaison qui se présenta à l'esprit, celle qui au point de vue de la direction générale de la ligne d'Athus à Charleroi se rapprochait le plus de celle de 1873, c'est celle qui a été désignée sous le nom de « combinaison des trois vallées ». Elle implique, en effet, la création de chemins de fer dans les trois vallées de la Lesse, de la Molignée et du Hilan. On créait une ligne d'Eprave à Anseremme, dans la vallée de la Lesse inférieure; une ligne de Mettet à Anhée, dans la vallée de la Molignée; on empruntait la ligne concédée de Namur à Givet, entre Anseremme et Anhée en passant par Dinant, on prolongeait la ligne venant d'Athus, de Gedinne par Vonèche à Javingue, suivant le tracé de 1873, et de Javingue on allait, en desservant Beauraing, rejoindre, par la vallée du Hilan, la ligne de la Lesse, à Houyet.

Dans cette combinaison, la ligne d'Athus à Couillet-Montigny n'était modifiée qu'entre Javingue et Mettet; on remplaçait la section de Javingue à Mettet par Hastière, qui mesurait 45 kilomètres, par une section de Javingue à Mettet par Houyet, Anseremme, Dinant et Anhée qui mesurait 60  $\frac{1}{2}$  kilomètres, ce qui donnait un allongement de parcours de 15  $\frac{1}{2}$  kilomètres, portant ainsi la longueur totale de la ligne d'Athus à Couillet-Montigny de 172  $\frac{1}{2}$  à 188 kilomètres.

Un défaut capital de cette combinaison, c'est que de Vonèche à Beauraing, sur 15 kilomètres environ de longueur, on conservait de nombreuses pentes de 0<sup>m</sup>,016 par mètre, c'est-à-dire, précisément ce que l'on cherchait à éviter. L'une des conditions essentielles du programme que l'on s'était tracé n'était donc pas complètement remplie.

L'examen de l'affaire en était là, quand une nouvelle idée se fit jour et vint changer la direction des études. Depuis longtemps, on s'était occupé, tant en France qu'en Belgique, de l'utilité qu'offrirait, pour l'industrie des deux pays, la création d'une nouvelle ligne presque tout entière sur le territoire belge, destinée à faciliter et à accroître les relations entre le bassin charbonnier de Liège et les centres de consommation de Sedan et de Carignan.

C'est dans cet ordre d'idées que, dès le 17 juin 1873, le Gouvernement français avait octroyé à la Compagnie du chemin de fer de l'Est, la concession d'un chemin de fer de Sedan à la frontière belge dans la direction de Bouillon, concession qui lie toujours la dite Compagnie, laquelle a déclaré à maintes reprises, dans ses rapports annuels à ses actionnaires, n'attendre pour l'exécuter que la décision du Gouvernement belge au sujet du prolongement de cette nouvelle ligne sur le territoire belge.

Ce prolongement nécessiterait la création d'une ligne de la frontière par Bouillon à Bièvre, station du chemin de fer d'Athus à la Meuse, et d'une seconde ligne de Bièvre à Rochefort.

Un autre projet fut vivement appuyé par l'Union des charbonnages, mines et usines métallurgiques de la province de Liège. Il consistait à remplacer la ligne de Sedan par Bouillon à Bièvre par une autre allant de Poursu-Brevilly par Muno à Straimont, avec raccordement vers Florenville, d'une part, et vers Messampré, dans la direction de Carignan, d'autre part.

Quelle que doive être la combinaison préférée, que d'accord avec le Gouver-

nement français on se décide finalement pour la jonction par Bouillon ou pour la jonction par Muno, les deux solutions impliqueraient la construction en Belgique de la ligne de Bièvre à Rochefort, que l'on peut établir dans de bonnes conditions de tracé et de profil avec des inclinaisons ne dépassant pas 0<sup>m</sup>,012 par mètre et sans que le coût en soit trop élevé.

Telles sont les considérations qui déterminent le Gouvernement à solliciter de la Législature d'un côté l'autorisation de distraire, moyennant indemnité à fixer conformément à l'article 1794 du Code civil, de l'entreprise qui faisait l'objet de l'article VII de la convention du 31 janvier 1873, les lignes non encore exécutées, et, d'autre part, l'autorisation de faire construire une ligne de Bièvre à Rochefort, à titre de section de la nouvelle ligne de Liège à Sedan et à Carignan. Cette ligne se trouvant ainsi décrétée en principe, le Gouvernement sera mis en mesure d'entrer en négociation avec le Gouvernement français, pour déterminer à quel point du chemin de fer de l'Est français, le raccordement définitif pourra s'opérer.

Il appartiendra à la Législature de décréter ultérieurement, lorsqu'elle le jugera possible pour donner satisfaction aux réclamations mentionnées plus haut, la construction de deux autres lignes, l'une allant d'Eprave à Anseremme, par la vallée de la Lesse inférieure, l'autre remontant d'Anhée à Mettet, par la vallée de la Mollignée.

L'exécution de la ligne de Rochefort à Bièvre laissera subsister, à côté de cette ligne, un tronçon aujourd'hui construit et aboutissant en impasse à Eprave. Cet embranchement ne paraît pouvoir être exploité convenablement que si on le prolonge de 4 à 5 kilomètres jusque sur le territoire de Villers-sur-Lesse, à un endroit où l'on pourrait utilement établir une station. Tel est l'objet de la disposition finale du n° 2<sup>o</sup>, art. 2.

Le paragraphe 2<sup>o</sup> de l'article 2 a pour objet de mettre le Gouvernement en mesure de construire sans plus de retard la petite ligne de Bastogne à la frontière du grand-duché de Luxembourg dans la direction de Wiltz. L'État belge s'est engagé envers le Gouvernement grand-ducal à faire établir cette ligne, ainsi qu'il résulte d'une convention internationale intervenue le 1<sup>er</sup> mars 1878 et approuvée, en Belgique, par une loi du 4 juillet suivant. Le Gouvernement grand-ducal insiste vivement pour que le Gouvernement belge fasse construire, cette ligne dans un délai aussi court que possible, et il fera de son côté construire dans le même délai, le prolongement entre la frontière et Wiltz. La partie belge mesure 8 kilomètres et le coût en sera de 1,200,000 francs.

L'exposé qui précède justifie, pensons-nous, Messieurs, les articles 1, 2 et 3 du projet de loi que, d'après les ordres du Roi, le Gouvernement a l'honneur de soumettre à vos délibérations.

L'article 4 a pour objet d'assurer au Gouvernement les ressources nécessaires à l'exécution de la loi du 31 décembre 1883, portant autorisation, pour lui, de régler avec la Société de construction le compte du chemin de fer de Bastogne à Gouvy et de confier à cette société l'exécution des travaux supplémentaires à ce chemin de fer. Ces travaux supplémentaires sont évalués pour 1884 à 700,000 francs environ.

En cas d'insuffisance du crédit porté à l'article 28 pour couvrir, en 1884, les dépenses dont il devrait supporter l'imputation, aux termes des articles 3 et 4 du projet de loi, le Gouvernement se réserverait de demander à la Législature le supplément de crédit nécessaire.

*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 pour la construction des chemins de fer énumérés à l'article VII de la convention du 31 janvier 1875, approuvée par la loi du 15 mars suivant*, la construction des sections restant à construire des chemins de fer faisant l'objet des paragraphes 2°, 3° et 4° du dit article VII.

**ART. 2.**

Le Gouvernement est autorisé à faire construire, par voie d'adjudication publique :

1° Un chemin de fer de Rochefort à Bièvre, par la vallée de la Lesse supérieure, avec prolongement jusqu'à Villers-sur-Lesse du tronçon actuellement construit de Rochefort à Eprave ;

2° Un chemin de fer de Bastogne à la frontière du grand-duché de Luxembourg, dans la direction de Wiltz.

**ART. 3.**

Les dépenses à résulter de l'exécution de l'article 1<sup>er</sup> et du paragraphe 2° de l'article 2 qui précèdent seront couvertes au moyen des ressources mises à la disposition du Gouvernement par l'article 28 du tableau XIV, visé à l'article 3 du budget de l'exercice 1884.

**ART. 4.**

Il en sera de même des travaux faisant l'objet de la loi du 31 décembre 1883, portant autorisation pour le Gouverne-

ment de régler, avec la Société désignée à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, le compte du chemin de fer de Bastogne à Gouvy, et de lui confier l'exécution des travaux supplémentaires à ce chemin de fer.

Donné à Bruxelles, le 12 mai 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.

---