

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 18 MARS 1857.

---

Désistement de la concession des chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles <sup>(1)</sup>.

---

## RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. **MONCHEUR**.

---

MESSIEURS,

La concession de deux chemins de fer partant de la vallée de la Sambre, traversant le riche Brabant et reliant ces contrées à la Campine et au Limbourg, fut autorisée par la loi du 24 juin 1853.

L'un de ces chemins de fer est celui de Tamines à Landen; l'autre est celui de Jemeppe à Diest.

Ces deux chemins de fer ont une section commune: celle de Gembloux à Perwez.

La même loi autorisa la concession d'un chemin de fer de Groenendael à Nivelles, par Waterloo.

Les chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles, furent concédés à la grande Compagnie du Luxembourg, par arrêté du 10 février 1854.

La ligne de Jemeppe à Diest n'a pu l'être encore.

Un cautionnement de 500,000 francs fut déposé dans les caisses de l'État par la Compagnie du Luxembourg, mais des circonstances bien connues de vous, Messieurs, entravèrent la marche de cette Compagnie et l'empêchèrent de mettre la main à l'œuvre.

D'autres demandeurs s'étant présentés pour remplacer la Compagnie du Luxembourg, le Gouvernement a pensé qu'il n'y aurait plus aucun motif pour retenir le cautionnement, si la nouvelle Société en versait un autre équivalent, et justifiait

---

(1) Projet de loi, n° 93.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. TREMOURoux, WAU-TELET, VAN CROMPHAUT, DE MOOR, MONCHEUR et WASSEIGE.

de la réalisation du capital nécessaire à l'exécution des travaux. Et pour conclure éventuellement une convention avec la nouvelle Compagnie, il a présenté un projet de loi lui donnant les pouvoirs nécessaires.

Ce projet de loi renvoyé à l'examen des sections y a reçu l'accueil suivant :

La 1<sup>re</sup> section l'adopte, avec les réserves mentionnées dans l'Exposé des motifs.

La 2<sup>e</sup> section demande si le Gouvernement a tenu la main à l'exécution des art. 5, 6 et 15 du cahier des charges souscrit par la Compagnie du Luxembourg ; ces articles concernent les délais dans lesquels les plans des travaux à exécuter devaient être présentés, et déterminent les cas de déchéance.

Cette section ne se prononce pas sur le fond du projet.

La 3<sup>e</sup> section demande :

1<sup>o</sup> Si la Société du Luxembourg n'a pas reçu des intérêts à raison de son cautionnement et si ces intérêts ne doivent pas être restitués au Trésor ;

2<sup>o</sup> Si le cahier des charges ne prononce pas une pénalité contre la Société du Luxembourg et s'il n'y a pas lieu de l'appliquer.

Elle adopte le projet de loi.

La 4<sup>e</sup> section l'adopte également sans observation.

Dans la 5<sup>e</sup> section, un membre demande que, lorsque le Gouvernement concèdera la ligne de chemin de fer de Jemeppe à Diest, il soit autorisé à concéder le prolongement de cette ligne jusqu'à la ville de Fosses.

Cette proposition et le projet lui-même sont adoptés à l'unanimité.

Enfin, la 6<sup>e</sup> section adopte également le projet à l'unanimité.

Les renseignements indiqués par les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections ont été demandés au Gouvernement dont la réponse est annexée au présent rapport.

La section centrale s'est livrée à un examen sérieux de la proposition du Gouvernement.

Un membre dit que la Compagnie du Luxembourg, après avoir été victime de déprédations graves commises dans son propre sein, et après s'être, pour ainsi dire, régénérée, poursuit avec énergie sa grande et difficile entreprise ; qu'elle mérite donc quelque sympathie de la part de la Législature ; que si le Gouvernement eût exigé la confiscation immédiate du cautionnement de 500,000 francs fourni par elle pour les lignes de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles, c'eût été de sa part, dans ces circonstances, une mesure d'une rigueur excessive, non justifiée et contraire d'ailleurs à ce qui s'est fait jusqu'à présent dans des cas moins favorables que celui-là ; que d'ailleurs le Gouvernement, en demandant l'autorisation de substituer à la Compagnie du Luxembourg une autre société, reste entier dans tous ses droits à l'égard de la première.

Un autre membre fait observer que, d'après la proposition du Gouvernement, la concession nouvelle ne présentera pas plus de garanties, quant à l'exécution des lignes projetées, que l'ancienne concession elle-même qui n'a pas abouti. Le cautionnement, dit-il, reste fixé au même chiffre et les conditions, concernant la justification du capital nécessaire, ne sont pas renforcées. Ne conviendrait-il pas de stipuler des clauses additionnelles, destinées à assurer l'exécution du projet, et à empêcher que la loi nouvelle ne reste encore une lettre morte ? Pourquoi con-

sentir au remboursement du cautionnement? Il suffirait, pour contracter efficacement avec une autre société concessionnaire, de prononcer la déchéance de la première Compagnie, et d'affecter son cautionnement, comme, prime à l'exécution des travaux.

Il a été répondu à ces observations que l'adoption du projet de loi aura pour conséquence d'améliorer la situation au point de vue de la construction probable des chemins de fer dont il s'agit ; car la Compagnie du Luxembourg qui, sous son ancienne administration, avait demandé la concession de ces chemins de fer en dehors de son but primitif et principal, est bien décidée, et, d'ailleurs, forcée aujourd'hui, de rester dans une complète inaction en ce qui touche cette concession. Elle a même trop peu de toutes ses ressources pour construire la ligne de Bruxelles à Arlon, tandis qu'elle sera remplacée par une nouvelle Société qui veut agir et qui a l'espoir de mener l'entreprise à bonne fin. C'est même cet espoir seul qui pourra la déterminer à verser le cautionnement de 500,000 francs, en remplacement de celui de la Compagnie du Luxembourg et à se soumettre, en outre, à toutes les obligations stipulées par le cahier des charges.

Un autre membre, se plaçant à un point de vue plus général, insiste particulièrement sur la nécessité de prendre à l'avenir des mesures propres à empêcher que les concessions accordées ne restent stériles. La non exécution, dit-il, des chemins de fer concédés aurait infailliblement pour résultat de faire naître une présomption des plus défavorables à toutes les entreprises du même genre projetées en Belgique. Dès lors, les capitaux s'éloigneraient du pays, alors même qu'il s'agirait d'une opération renfermant des éléments de succès. Cette question a préoccupé la Législature, à la fin de la session de 1855-1856, et c'est ainsi que l'art. 6 de la loi du 28 mai 1856 statue d'une manière générale que « toute concession de chemin de fer sera précédée du dépôt d'un cautionnement, lequel sera de 100,000 francs pour les conventions provisoires et de 5 p. % du coût des travaux à exécuter, pour les travaux définitifs. » La même loi porte « que le délai stipulé dans une convention provisoire pour compléter le cautionnement de 5 p. % sera de six mois, au plus, et ne pourra être prorogé que de trois mois, dans des circonstances extraordinaires. »

Il faut absolument, ajoute le même membre, que ce cautionnement soit une chose sérieuse, et pour lui attribuer incontestablement ce caractère, il conviendrait de décider :

1° Qu'à l'expiration des délais fixés dans le cahier des charges, la déchéance sera encourue de plein droit ;

2° Que le cautionnement ne sera pas confisqué au profit du Trésor, mais qu'il restera déposé dans les caisses de l'État, de même que les intérêts à courir depuis la déchéance, pour être employé, comme premier fonds, aux travaux projetés ;

3° Qu'en cas de concession à une nouvelle Société, il sera exigé un nouveau cautionnement de 5 p. % ; enfin que l'ancien cautionnement sera mis à la disposition de cette nouvelle Société après l'exécution des travaux d'une importance au moins équivalente, et convertie en actions formant une série spéciale, laquelle ne sera productive d'intérêts que pour autant que les autres actionnaires jouissent d'un intérêt annuels de 6 p. %.

De cette manière, toute concession une fois accordée aurait au moins pour résult.

tal d'affecter à l'exécution du projet, concédé une ressource réelle qui serait augmentée successivement, à partir de la déchéance, par les intérêts des capitaux versés à titre de cautionnement.

D'autre part, l'idée même d'une confiscation disparaît : le capital versé, comme cautionnement, est frappé d'une affectation spéciale, ainsi que cela est de toute justice, mais il reste la propriété des concessionnaires primitifs qui conservent également le droit d'en toucher les intérêts suivant les circonstances.

Ces principes, ajoute encore le même membre, ont été complètement perdus de vue dans le projet de loi en discussion :

Par suite du remboursement du cautionnement à la Compagnie du Luxembourg, la première concession sera comme non avenue et ne donnera aucune facilité pour l'exécution de l'entreprise. Il est encore vrai de dire que les lignes comprises dans le projet de loi ne paraissent pas avoir été soumises à des études très-sérieuses. Du moins, la section centrale est dépourvue d'éléments d'appréciation, quant à la somme nécessaire pour l'établissement de ces nouvelles voies de communication, et il est ainsi impossible de savoir si le cautionnement atteint la proportion de 5 p. % du coût des travaux.

Le membre qui a fait valoir ces observations déclare qu'il ne pourrait donner son adhésion au projet de loi, s'il n'était influencé par cette considération qu'il importe de dégager la Compagnie du Luxembourg de cette entreprise, eu égard aux circonstances difficiles qu'elle a eu à traverser, et afin qu'elle puisse concentrer tous ses moyens d'action sur l'exécution du grand ouvrage d'utilité publique qu'elle poursuit avec un zèle digne d'encouragement.

Il est d'ailleurs d'avis qu'il serait utile de faire une loi générale dans le sens des principes exposés ci-dessus.

Après ces considérations générales, la section centrale passe à la discussion des articles qui sont ainsi conçus :

#### ARTICLE PREMIER.

« Le Gouvernement est autorisé à accepter éventuellement la renonciation de la Société anonyme dite Grande Compagnie du Luxembourg, à la concession des chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles, qui lui a été accordée par arrêté royal du 10 février 1854, et à lui restituer le cautionnement de 500,000 francs déposé dans les caisses de l'État.

Cette acceptation et la restitution du cautionnement ne pourront avoir lieu qu'après le versement par une nouvelle Compagnie d'un cautionnement équivalent, et la justification de l'accomplissement de la seconde condition déterminée par l'art. 3 du cahier des charges. »

#### ART. 2.

« Dans le cas d'une substitution, par le Gouvernement, d'une nouvelle société à la Compagnie du Luxembourg, les divers délais prévus par la convention et le cahier des charges, pourront être prorogés ; toutefois, le délai d'achèvement des travaux ne pourra dépasser le terme de quatre années à dater de la concession définitive. »

Un membre, qui admet les dispositions de cet article, fait observer qu'aux termes

de l'art. 3 de la convention intervenue les 3 et 4 février 1854, entre le Gouvernement et la Compagnie du Luxembourg, celle-ci peut être tenue, à la demande du Gouvernement, de construire et d'exploiter à ses frais risques et périls une branche du chemin de fer reliant la ligne de Tamines à Landen avec le chemin de fer de l'État à Tirlemont ; qu'il est stipulé en outre par l'art. 4 du cahier des charges des mêmes dates, que, dans ce cas, les concessionnaires devront verser au Trésor, un cautionnement supplémentaire de 120,000 francs.

Le même membre demande s'il ne conviendrait pas d'ajouter à l'art. 1<sup>er</sup> une disposition en vertu de laquelle la substitution d'une nouvelle société à la Compagnie du Luxembourg ne pourrait avoir lieu que pour autant que la première s'engageât à construire immédiatement, outre les lignes concédées à la Compagnie du Luxembourg, ladite branche vers Tirlemont.

Un autre membre répond qu'à l'égard des obligations résultant de l'art. 3 de la convention et de l'art. 4 du cahier des charges, comme à l'égard de toutes les autres obligations et de tous les droits qui peuvent découler de l'arrêté du 10 février 1854, la nouvelle société se trouvera au lieu et place de la Compagnie du Luxembourg ; qu'il suffira, par conséquent, que le Gouvernement notifie aux concessionnaires sa volonté que la branche vers Tirlemont soit construite et que le supplément de cautionnement soit fourni par eux, pour qu'ils soient obligés de le faire. Il ajoute que, s'il est bien informé, cette notification a même déjà été faite, depuis longtemps, à la Compagnie du Luxembourg.

Un autre membre propose d'ajouter à la loi une disposition portant que les lignes concédées au Luxembourg pourront être disjointes et même scindées, en ce sens qu'elles pourront être concédées soit séparément, soit par parties. Ainsi, la ligne de Groenendael à Nivelles peut évidemment être concédée indépendamment de celle de Tamines à Landen. Ainsi encore, certaines parties de cette dernière ligne, pour lesquelles il se présenterait des demandeurs en concession, devraient pouvoir être concédées, s'il ne s'en présentait pas pour l'intégralité de la ligne.

Il serait, dit-il, souverainement injuste que telle ou telle section parfaitement viable fût entravée et paralysée, parce qu'on la rendrait solidaire d'une autre branche ou section dépourvue d'éléments de succès.

Une discussion s'engage sur ce point.

Plusieurs membres disent qu'il faut faciliter autant que possible, dans l'intérêt public, l'exécution des chemins de fer ; que ceux dont il s'agit ici ont d'ailleurs reçu la sanction de la Législature, et qu'il n'y a pas le moindre motif pour ne pas les concéder à des sociétés différentes. Qu'en outre, si le Gouvernement ne pouvait, par suite de circonstances quelconques, contracter pour l'exécution des lignes entières, tandis qu'il se présenterait des concessionnaires pour des sections spéciales de ces lignes, ces sections vivifieraient, en tous cas, les localités qu'elles traverseraient et deviendraient des affluents très-avantageux pour les chemins de fer déjà existants. Que, par exemple, la section reliant Tamines au chemin de fer de Charleroi à Louvain, serait très-utile aux nombreux charbonnages auxquels elle ouvrirait un moyen de communication dont ils sont dépourvus aujourd'hui. Que, dans cet ordre d'idées, un délai devrait être déterminé après lequel la ligne de Tamines à Landen pourrait être fractionnée et concédée par parties,

au fur et à mesure qu'il se présenterait des demandeurs en concession sérieux, et présentant toutes les garanties nécessaires.

Un autre membre demande si, en cas de concession partielle, le cautionnement de 500,000 francs déposé par la Compagnie du Luxembourg devrait rester affecté solidairement à l'exécution de la ligne ou des sections non concédées. On répond que, dans ce cas, une partie de ce cautionnement, égale à la somme que les nouveaux concessionnaires auraient versée à titre de cautionnement, serait restituée à la Compagnie du Luxembourg.

Un autre membre fait observer que la faculté de concéder des parties seulement des chemins de fer autorisés par la loi du 24 juin 1855, doit être étendue à la ligne de Jemeppe à Diest, par les mêmes motifs que pour celle de Tamines à Landen.

Ces idées, auxquelles la section centrale se rallie, sont formulées dans les articles suivants, qui viendraient à la suite des art. 1 et 2 du projet.

### ART. 3.

« A défaut d'une substitution faite conformément aux deux articles qui précèdent, le Gouvernement pourra concéder séparément les chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles. »

» Il pourra aussi, après le 31 décembre prochain, concéder des fractions des lignes de Tamines à Landen et de Jemeppe à Diest. »

### ART. 4.

« Dans ces cas, le cautionnement fourni par la Compagnie du Luxembourg sera remboursé jusqu'à concurrence des sommes qui auront été versées, au même titre, par les nouveaux concessionnaires, et qui ne seront pas inférieures à 5 p. % du devis des travaux compris dans leur concession. »

Moyennant ces dispositions additionnelles, qui sont adoptées à l'unanimité, les deux articles du projet sont également adoptés à l'unanimité.

Abordant l'objet du vœu émis par la 5<sup>e</sup> section, à savoir : que le Gouvernement serait autorisé à concéder le prolongement de la ligne de Diest à Jemeppe, jusqu'à la ville de Fosses, la section centrale reconnaît l'utilité publique de ce projet.

Ce tronçon de chemin de fer vivifierait une grande partie du canton de Fosses qui est riche en minerais de fer et de pyrite, en charbons, en carrières de marbre et de pierres de taille, en bois de construction, en ardoises, etc., etc.

La ville de Fosses est le chef-lieu de canton le plus important de la province.

D'ailleurs, la haute utilité de cette branche de chemin de fer a été reconnue par le conseil provincial de Namur qui, dans sa dernière session, a voté, à l'unanimité, une adresse au Gouvernement, afin qu'il ne fût plus apporté de retard à son exécution.

Mais la section centrale, ayant constaté que la longueur du tronçon dont il s'agit n'exécède pas sept kilomètres, et que, par conséquent, le Gouvernement peut en

décréter l'exécution et le concéder sans l'intervention de la Législature, croit inutile d'en faire mention dans la présente loi.

D'après les considérations qui précèdent, la section centrale conclut à l'adoption du projet de loi du Gouvernement, avec les amendements sus-indiqués.

La Chambre a renvoyé à l'examen de la section centrale une pétition par laquelle les conseils communaux de Longueville, Boulez, Opprebais, Roux-Miroir, Incourt et Dongelberg demandent la construction d'un chemin de fer d'Ottignies à Landen.

La section centrale est loin de contester l'utilité qu'aurait un semblable chemin de fer ; mais, comme cet objet n'a pas un rapport direct avec le projet de loi dont elle a à s'occuper, elle vous propose, Messieurs, le renvoi de la pétition susmentionnée à M. le Ministre des Travaux Publics.

*Le Rapporteur,*  
MONCHEUR.

*Le Président,*  
DE NAEYER.

---

## PROJETS DE LOI.

---

### PROJET DU GOUVERNEMENT.

#### ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à accepter éventuellement la renonciation de la société anonyme dite Grande Compagnie du Luxembourg, à la concession des chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles, qui lui a été accordée par arrêté royal du 10 février 1854, et à lui restituer le cautionnement de 300,000 francs déposé dans les caisses de l'État.

Cette acceptation et la restitution du cautionnement ne pourront avoir lieu qu'après le versement par une nouvelle compagnie d'un cautionnement équivalent, et la justification de l'accomplissement de la seconde condition déterminée par l'art. 3 du cahier des charges.

#### ART. 2.

Dans le cas d'une substitution par le Gouvernement d'une nouvelle société à la Compagnie du Luxembourg, les divers délais prévus par la convention et le cahier des charges pourront être prorogés. Toutefois, le délai d'achèvement des travaux ne pourra dépasser le terme de quatre années, à dater de la concession définitive.

### PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

#### ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

#### ART. 2.

(Comme ci-contre.)

#### ART. 3.

A défaut d'une substitution faite conformément aux deux articles qui précèdent, le Gouvernement pourra concéder séparément les chemins de fer de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles.

Il pourra aussi, après le 31 décembre prochain, concéder des fractions des lignes de Tamines à Landen et de Jemeppe à Diest.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

---

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

---

## ART. 4.

Dans ces cas, le cautionnement fourni par la Compagnie du Luxembourg sera remboursé jusqu'à concurrence des sommes qui auront été versées, au même titre, par les nouveaux concessionnaires, et qui ne seront pas inférieures à 5 p. % du devis des travaux compris dans la concession.

---

## ANNEXE.

La 2<sup>e</sup> section demande si le Gouvernement a tenu la main à l'exécution des art. 5 et 6 du cahier des charges et quelle suite il a donné à l'art. 15, qui prévoit le cas de déchéance ?

*Réponse.* « Les plans du tracé et du profil de la ligne du chemin de Groenendaël à Nivelles ont été présentés, conformément à l'art. 5 du cahier des charges de la concession, le 17 novembre 1854.

» Ceux de la ligne de Tamines à Landen ont été présentés les 29 juin et 8 juillet 1854.

» Il n'a pas été satisfait à l'art. 6, qui exige la présentation des plans des ouvrages d'art, stations, etc. »

(Voir, pour ce qui concerne la deuxième partie de la question, la réponse ci-après.)

La 3<sup>e</sup> section demande : 1<sup>o</sup> Si la Société du Luxembourg n'a pas reçu du Gouvernement des intérêts à raison de son cautionnement, et si ces intérêts ne doivent pas être restitués au Trésor ?

*Réponse.* « Le cautionnement a été déposé en obligations de l'emprunt belge » 2 1/2 p. %.

» A l'expiration de chaque trimestre, la Société concessionnaire a retiré les coupons d'intérêts échus, attachés aux obligations.

« Le Trésor n'a aucun droit à ces coupons d'intérêts. »

2<sup>o</sup> Si le cahier des charges ne prononce pas de pénalité contre la Société du Luxembourg et s'il n'y a pas lieu de l'appliquer ?

*Réponse.* « Aux termes de l'art. 15 du cahier des charges de la concession, la moitié des travaux aurait dû être achevée dans les deux ans de la date de la concession définitive, sous peine de déchéance. — Ce délai est expiré depuis le 10 février 1856. — Le Gouvernement pourrait donc, et peut encore, prononcer la déchéance et confisquer le cautionnement.

» Cette pénalité n'a pas été appliquée parce qu'on savait que la Société du Luxembourg était en négociation pour la cession de la concession des lignes de Tamines à Landen et de Groenendaël à Nivelles à une autre Compagnie ; et le Gouvernement ne pense pas qu'il y ait lieu de l'appliquer maintenant.

» Il ne serait pas équitable de frapper une Compagnie qui a déjà fait tant de sacrifices, qui a subi tant de pertes par suite de la déplorable administration d'hommes que la justice du pays vient de flétrir, et ce au moment même où elle doit appliquer toutes ses forces pour mener à bonne fin la tâche principale qu'elle a entreprise.

» Il y a lieu de ne pas perdre de vue les faits et circonstances se rattachant à la concession des lignes de chemin de fer dont il s'agit, les protestations et réclamations des actionnaires, les discussions dans les assemblées générales, le tout amplement détaillé dans les documents communiqués à la Chambre des Représentants, dans sa séance du 6 février 1855. (Documents parlementaires, n° 102, et appendice.) »