

(A)

(N° 171.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 AVRIL 1875.

CHEMIN DE FER DE HESBAYE - CONDROZ ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le chemin de fer de Hesbaye-Condroz, concédé le 13 mars 1864, eût dû être construit et livré à l'exploitation, la première section en 1866, la seconde en 1867.

Par suite de circonstances spéciales, les travaux furent à peine ébauchés.

En 1869 une prorogation de délai et diverses modifications au cahier des charges furent accordées. La ligne, divisée cette fois en trois sections, devait être finie dans les délais ainsi fixés :

La première section, le 30 juin 1871; la seconde section, le 30 juin 1872; la troisième, le 30 juin 1873.

Des mesures de coercition énergiques étaient stipulées. La Société parvint à exécuter la section de Huy à Pont de Bonne; mais là s'arrêtèrent ses efforts.

Elle ne commença même pas les travaux de la section si importante de Huy à Landen, et chercha dès lors dans des combinaisons nouvelles, en dehors de sa première concession, le moyen de se tirer de l'embarras sérieux où elle se trouvait.

Le prolongement de Landen à Aerschot fut notamment demandé. Le Gouvernement ne crut pouvoir se rallier à cette demande; l'Exposé des motifs explique sa conduite. Dès lors les réclamations des contrées intéressées

(1) Projet de loi, n° 152.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE MACAR, DE CLERCQ, NOTHOMB, PETY DE THOZÉE, VAN OUTRYVE D'YDEWALLE et WASSEIGE.

devinrent chaque jour plus pressantes; elles trouvèrent écho à la Chambre, et, au mois de décembre dernier, deux membres de la Législature firent connaître leur intention de provoquer la déchéance dans le⁷ délai de deux mois, si aucune combinaison nouvelle, donnant des gages sérieux, ne se produisait avant ce moment.

Le Gouvernement devait nécessairement se préoccupé de cette situation. Les populations avaient été patientes tant que des chances d'exécution pouvaient être espérées; mais cette fois la mesure était comble. La Compagnie, arrivée au terme qu'elle avait implicitement fixé à ses efforts, semblait reconnaître elle-même l'impossibilité de faire face à ses engagements. Le *statu quo*, l'inaction devenaient impossibles.

Deux voies étaient ouvertes : il fallait ou bien procéder à la déchéance, confisquer le cautionnement et les travaux exécutés, ruiner des concessionnaires, en faute sans doute, mais dont le crime principal cependant était d'avoir trop présumé de leurs forces, de ne pas s'être rendu bon compte de leur entreprise; c'était prendre une mesure sans précédent en Belgique, et que, sous toutes les administrations, on a cherché à éviter; ou rendre l'affaire industriellement possible par des atténuations du cahier des charges ne portant pas sur les points essentiels.

Le premier mode entraînait sans aucun doute des retards assez longs : première mise en adjudication après déclaration de déchéance, en cas d'insuccès, seconde mise en adjudication deux mois après et, de plus, il laissait incertain que des concessionnaires nouveaux accepteraient des clauses et conditions qui avaient rendu impossible pour l'ancienne Société l'accomplissement de ses obligations. On pouvait même conserver un doute que la prime éventuelle des travaux faits et du cautionnement pût les attirer.

Il ne faut pas se le dissimuler en effet, les mesures violentes sont peu populaires en Belgique. Une société sérieuse aurait-elle posé ce précédent de profiter d'un acte de déchéance? Sans décider ce point, nous pouvons affirmer que la seule proposition faite officieusement au Ministre des Travaux publics n'admettait pas cette hypothèse. On se bornait à soumettre une combinaison pour la réussite de laquelle l'acquiescement des anciens concessionnaires était indispensable.

Somme toute donc, la mesure entraînait comme conséquence certaine des délais d'exécution tout ou au moins indéterminés; comme conséquence possible, ce fait désastreux pour les arrondissements de Huy et de Waremme : la non-exécution de la ligne de Hesbaye-Condroz.

Le second mode offre-t-il des inconvénients aussi sérieux?

Sans doute il commande des sacrifices, puisqu'il faut parvenir à réduire les dépenses, mais il a cet énorme avantage sur le premier qu'il ne met pas la ligne elle-même en question, qu'il évite des mesures de rigueur pénibles; qu'il permet la construction du chemin dans un temps déterminé.

Le Gouvernement opta, à juste titre, pensons-nous, pour cette seconde solution.

La convention du 1^{er} mars intervint. Quelle est la signification de cette convention? Offre-t-elle les gages sérieux réclamés? Aura-t-elle pour effet

la construction de la ligne dans des conditions convenables et à une époque certaine? C'est ce qu'il importe d'examiner froidement, impartialement et en se prémunissant même contre cette crainte, si naturelle pour des populations souvent trompées dans leur attente, que le nouvel arrangement ne cache une nouvelle-déception.

Deux faits sérieux ressortent incontestablement de la convention. Le premier, le plus important, au sujet duquel une gratitude réelle est due à l'honorable Ministre des Finances, est l'exploitation par l'État de l'artère importante qui doit joindre Huy au Luxembourg, d'une part, à Anvers et Bruxelles, de l'autre.

La conséquence directe de ce fait est la certitude de voir remplacer par les tarifs les plus favorables, les tarifs si élevés concédés en 1864.

C'est en outre la garantie entière que la ligne sera construite dans de bonnes conditions.

L'État, ayant la charge d'exploiter, se gardera assurément de laisser se créer une voie défectueuse, et les précédents permettent d'affirmer que les lignes construites, alors qu'un contrat d'exploitation les engageait à l'État, ont été soigneusement et scrupuleusement surveillées pendant la construction.

Le second fait, et il est de nature à exercer une grande impression, c'est qu'à l'ancienne Société, dont l'Exposé des motifs reconnaît l'impuissance, est substituée, d'une part, une Société de construction de chemins de fer de premier ordre, de l'autre, un établissement financier d'une solidité indiscutable et qui jusqu'ici n'a manqué à l'accomplissement d'aucun de ses engagements.

Ces points, Messieurs, dominant le projet de loi, ils établissent la nécessité de l'accepter; ils donnent cette certitude morale, que les conventions, les mesures de coercition et de précaution cherchent à faire naître, mais qui s'impose lorsque la valeur et l'honorabilité des parties contractantes sont indiscutées.

Est-ce à dire cependant que le cahier des charges nouveau soit irréprochable, que toutes satisfactions soient données, que la critique n'ait aucun droit de se produire : telle n'est pas notre pensée, et, tout en réduisant quelques-uns des griefs formulés à leur raisonnable valeur, il faut bien reconnaître qu'il en est qui sont fondés, et auxquels il serait éminemment désirable de donner satisfaction.

Ces griefs, principalement formulés dans une pétition adressée à la Chambre par le conseil communal de Huy, — qui, tout en approuvant le fait principal du projet de loi, en indique quelques inconvénients, — s'inspirent de deux ordres d'idées essentiellement différents.

L'un est un sentiment de défiance et de doute sur la sincérité de la combinaison présentée; il se traduit par un examen du cahier des charges au point de vue des délais nouveaux accordés et des modifications consenties en ce qui concerne les clauses de déchéance.

Le second est une préoccupation de sauvegarde de la sécurité publique. — Les articles du cahier des charges qui font naître cette appréhension sont ceux exonérant la Compagnie concessionnaire de certaines obligations comminées par les cahiers des charges de 1864 et de 1869.

Messieurs, quant au premier point, nous ne pouvons partager les craintes émises; nous avons la conviction que l'affaire est parfaitement sérieuse et que la construction de la ligne de Hesbaye-Condroz est cette fois définitivement assurée; nous venons d'exposer les motifs de cette opinion. Mais après plus de dix années d'attente, des ajournements successifs, des espérances que l'on croirait n'être renouvelées que pour être aussitôt déçues, on comprend que le sentiment de défiance qui s'est emparé des populations doive être respecté. Le Gouvernement et la Société nouvelle, d'accord sur le but à atteindre, le voulant de même que les populations, devaient s'entendre pour donner des assurances, même exceptionnelles, d'exécution, alors qu'ils enlevaient du cahier des charges nouveau les clauses qui pouvaient paraître les plus propres à forcer la Compagnie de s'exécuter.

La section centrale s'est pénétrée de ce sentiment.

Une clause nouvelle a été proposée dans le but d'obtenir du Gouvernement que les plans fussent approuvés dans le délai de trois mois qui en suivra le dépôt.

Moyennant cette condition, la Société s'engagerait à livrer la ligne de Landen à Huy à l'exploitation pour le 1^{er} septembre 1876; celle de Huy à Ciney ou à la ligne du Luxembourg une année après.

Par lettre datée du 24 mars, répondant à une démarche faite auprès de lui par un des membres de la section centrale, M. Stoclet, agissant au nom de la Société belge des chemins de fer, nous a fait connaître qu'il acceptait la modification réclamée. Voici sa lettre :

« Bruxelles, le 24 mars 1873.

» *A M. le baron DE MACAR, membre de la Chambre des Représentants.*

» MONSIEUR,

» Conformément au désir que vous avez bien voulu m'exprimer, j'ai l'honneur de vous faire parvenir le texte de la modification que la Société Hesbaye-Condroz admettrait.

»» Les plans de la ligne à construire seront dressés conformément aux stipulations du présent cahier des charges.

»» Le Gouvernement aura un délai de trois mois pour les approuver et en modifier, s'il y a lieu, les parties qui seraient contraires aux prescriptions de ce cahier des charges.

»» La section de Landen à Huy sera achevée au plus tard le 1^{er} septembre 1876.

»» La section de Pont de Bonne à la ligne de Namur à Arlon sera achevée une année après. »

» Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire, les capitaux sont assurés et la combinaison adoptée donne toute garantie que le chemin sera achevé dans le plus bref délai possible.

» Agrérez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

» (Signé) A. STOCLET. »

De son côté, le Ministre des Travaux publics a acquiescé à la stipulation demandée par la section centrale.

Nous sommes heureux de constater cette solution.

Quant aux délais que, en conformité de l'article 13 du cahier des charges, on croirait pouvoir être accordés sans intervention de la Chambre, et bien que cet article ne soit que la reproduction textuelle de l'article 17 de la convention de 1864, qu'il n'ait pas été modifié en 1869 et qu'il figure dans de nombreux cahiers des charges, la section a pensé qu'il devait, dans le cas actuel, être supprimé.

Aucun délai nouveau ne doit pouvoir être donné sans autorisation de la Législature.

La suppression de l'article a été consentie par la Compagnie.

On le voit, quant au premier point, nous pourrions presque dire le seul sur lequel le conseil communal de Huy ait insisté, la satisfaction accordée est complète, et tous les doutes, quelque explicables qu'ils soient devant un passé malheureux, doivent se dissiper.

Restent les modifications concernant la construction de la ligne, l'exécution à simple voie, l'exonération même d'exécuter les travaux d'art pour deux voies, de planter des haies le long de la voie ferrée, de placer des barrières et des gardes à certains passages, la faculté de raccorder les alignements par des courbes dont le rayon peut être de 250 mètres en pleine voie et de 200 mètres aux abords des gares; de porter l'inclinaison des pentes et rampes du profil à quinze millimètres par mètre, nous n'hésitons pas à le déclarer, Messieurs, nous croyons quelques-unes de ces mesures regrettables. Les questions posées par la section centrale démontrent surabondamment que des efforts sérieux ont été faits pour améliorer la loi à cet égard; mais qu'on ne l'oublie pas, la difficulté à résoudre finit toujours par se présenter : y a-t-il moyen de faire la ligne à bref délai sans diminuer les dépenses, par conséquent, sans abandonner quelques avantages? L'ancienne Société ne peut y parvenir; la déchéance même ne l'y amènerait pas, et rien ne démontre qu'en maintenant intégralement l'ancien cahier des charges avec ses clauses onéreuses, il se soit trouvé ou il se présente, dans l'avenir, une Société disposée à agir.

Si une telle Société se présentait dans ces conditions, l'intérêt général commanderait l'acceptation de ses offres.

Mais telle n'est pas la situation. Bien que la position fût parfaitement connue, il n'y a point eu de propositions faites en ce sens. C'est donc entre les modifications et les atténuations amenant une réduction des dépenses, et un ajournement indéfini qu'il faut choisir; l'alternative, nous le pensons, ne restera douteuse pour personne.

Examinons toutefois les diverses clauses incriminées, car si nous regrettons la nécessité où l'on s'est trouvé de les subir, il est raisonnable de ne pas s'en exagérer la portée.

Suppression de la double voie.

L'article 5 stipule :

« Le chemin de fer sera à simple voie. L'écartement des rails sera exactement le même que celui de l'État.

» Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés pour une voie.

» Lorsque la recette kilométrique annuelle aura atteint, pendant deux consécutives, la somme de trente mille francs, le Gouvernement pourra exiger en totalité ou en partie le doublement de la voie. »

Nous nous plaçons à espérer que l'extension du trafic amènera une telle recette ; en ce cas, le Gouvernement, ayant évidemment le plus grand intérêt à réclamer la double voie aussitôt que possible, usera immédiatement de son droit, et il ne restera aucun sujet de plainte.

Mais si le fait contraire se produit, si les recettes se maintiennent au-dessous de 50,000 francs, une simple voie ne suffira-t-elle pas à tous les besoins commerciaux ?

Le Grand-Luxembourg produit en ce moment, avec une seule voie, une recette kilométrique de plus de 50,000 francs ; Pepinster à Spa, 60,000 francs.

Le fait de l'octroi d'une concession à simple voie n'est pas exceptionnel ; plusieurs ont été données dans ces conditions.

Nous citerons notamment les lignes de Pepinster à Spa, de Deynze à Ingelmunster, de Courtrai à Bruges, de Bruges à Waereghem, à Thielt, de Malines à Terneuzen par St-Nicolas et d'Eecloo à Anvers.

La situation faite par la convention actuelle est moins mauvaise. La Compagnie, en effet, se trouve devant l'obligation formelle de construire. L'échéance est à terme, c'est vrai, mais elle est fatale, et certes les moyens de contrainte ne manquent pas au Gouvernement.

Importe-t-il donc tant que l'exécution soit immédiate ? Si, par suite de ses convenances financières, la Société postpose son travail, l'on est certain que l'intérêt public n'en sera pas sérieusement froissé, puisque l'accroissement du trafic entraîne nécessairement l'exécution des moyens de le desservir.

Les plantations de haies, le placement de barrières et la présence de gardes à certains passages des petites voies, sont des mesures de police. .

Il nous est affirmé que dans le nord de la France, notamment, les cultivateurs sont opposés généralement à ce que des clôtures continues soient apposées aux chemins de fer, dans l'intérêt des facilités de communication. Nous pensons cependant que des distinctions eussent dû être établies et que, dans les prairies et pacages, des haies seraient indispensables.

Il eût été désirable également que les gardes-barrières fussent plus nombreux ; mais il ne faut pas perdre de vue que le maintien de la sécurité publique est un devoir de premier ordre incombant au Gouvernement. Si, contrairement à l'opinion qu'il semble avoir aujourd'hui, l'expérience lui démontre que les concessions faites sur ce point peuvent avoir des consé-

quences fâcheuses, des mesures devront infailliblement être prises pour parer au danger.

L'article 27 enlève, au reste, d'avance toute appréhension excessive à cet égard; il dit formellement :

« Tous les travaux d'extension et d'amélioration à exécuter aux voies, »
 » gares, bâtiments, ateliers et dépendances, après la mise en exploitation, »
 » seront à la charge exclusive de l'État. »

Le Gouvernement devra donc exécuter ce qui sera reconnu nécessaire.

La nature des courbes et des rampes est peut-être moins importante; c'est une question d'exploitation. Le Département des Travaux publics a accepté en divers circonstances les conditions cette fois stipulées.

Il en a même admis de moins sévères en ce qui concerne les rampes. Le fait existe pour les plateaux de Herve, le chemin de Luttre à Chatelineau, le chemin de ceinture de Charleroi, et, tout récemment, pour les chemins dont s'occupe la loi du 15 mars dernier. Il est à remarquer, au reste, que les cahiers des charges de 1864 et de 1869 ne contiennent, à cet égard, aucune prescription. Le Gouvernement, en imposant actuellement un minimum, ne déroge donc défavorablement en rien à ce qui existait précédemment.

Une dernière objection.

Le cahier des charges de 1869 porte :

« ART. 6. Il est entendu que la concession conserve son caractère d'ensemble, et que, si la Société restait en demeure de remplir ses obligations par rapport à l'une ou à l'autre des trois sections précitées, la déchéance atteindrait le tout. »

Tandis que l'art. 13 du cahier des charges actuel est ainsi conçu :

« A défaut d'achèvement de l'une ou l'autre section dans le délai fixé, LE GOUVERNEMENT se réserve de proclamer la déchéance DE CELLE qui ne serait pas exécutée. En outre, la déchéance des deux sections pourrait être prononcée en cas de retard dans l'exécution des deux sections. »

Au premier abord, le fait peut paraître grave. Mais la ligne étant divisée cette fois en deux sections et la Société nouvelle commençant ses opérations par la section de Landen à Huy, cette stipulation perd toute importance : la partie construite (Huy à Pont de Bonne) garantit suffisamment l'exécution du reste de cette section. Une modification du cahier des charges a semblé dès lors inutile.

Il est un point encore, Messieurs, dont la section centrale a voulu s'occuper : c'est celui de la situation faite à l'ancienne Compagnie.

Celle-ci devait nécessairement être amenée à subir des sacrifices.

La réponse à la seconde question posée fait connaître la nature de ces sacrifices, qui résultent de ce que le capital nouveau est privilégié.

EXAMEN EN SECTIONS ET EN SECTION CENTRALE.

Il nous reste, Messieurs, à vous rendre compte du travail des sections.

Toutes, à l'unanimité des membres présents, sauf deux abstentions, l'une dans la quatrième, l'autre dans la cinquième section, ont approuvé le projet de loi

Les observations suivantes ont été présentées :

La première section fait observer que les délais octroyés sont trop retardés; deux ans suffiraient pour exécuter la ligne. Elle prie le Gouvernement de faire connaître quelles sont les assurances qu'il possède sur les moyens financiers nouveaux de la Société de Hesbaye-Condroz.

La troisième section exprime le regret que l'on ne soit pas resté dans le système d'une rente fixe, au lieu de l'association sujette à certains inconvénients.

La quatrième section trouve trop vague la description que font l'Exposé des motifs et le cahier des charges de la section de Pont de Bonne aux lignes du Grand-Luxembourg.

Pour quels motifs le point d'attache, prévu par l'arrêté royal du 15 mars 1864, n'a-t-il pas été conservé?

Une carte indiquant le tracé devrait être communiquée à la section centrale et distribuée aux membres de la Chambre avec le rapport.

L'article 4 de la convention n'est-il pas en contradiction avec l'article 2 du projet de loi du 3 février 1873 (rachat par l'État des droits de la Compagnie du Luxembourg)?

La section centrale, après discussion générale dans sa séance du 14 mars, a adressé à M. le Ministre des Finances les questions suivantes. Nous les accompagnons des réponses qui ont été faites par le Gouvernement :

CHEMIN DE FER DE HESBAYE-CONDROZ.

Questions posées par la section centrale.

PREMIÈRE QUESTION.

Le délai de trois ans fixé par l'article 13 de la convention ne pourrait-il pas être réduit à deux ans?

RÉPONSES.

L'article 15 du cahier des charges primitif accordait pour la première section (Landen à Huy) un délai de trois ans et, pour la seconde, quatre ans à dater de la concession définitive.

La convention du 9 avril 1869 a divisé la ligne en trois sections :

Première, Hesbaye (Landen à Statte).

QUESTIONS.

RÉPONSES.

DEUXIÈME QUESTION.

Quelles sont les garanties que le Gouvernement possède sur les moyens financiers de la Compagnie concessionnaire ?

TROISIÈME QUESTION.

La section centrale demande communication du cahier des charges et des conventions annexés aux lois de 1864 et de 1869 concernant la concession de Hesbaye-Condroy.

Deuxième, Hoyoux (Statte à Bonne).
Troisième, Condroy (Bonne à Aye).

Elle accordait deux ans pour l'une des deux premières, trois ans pour l'autre et quatre ans pour la troisième, le tout à partir de l'arrêté de prorogation des délais.

La nouvelle Société qui s'est constituée pour exécuter la ligne expose qu'il lui faut deux ans au moins pour exécuter les travaux de la section de Landen à Huy, des déblais considérables dans le roc dur devant être faits dans la vallée de la Méhaigne.

Elle tient compte en demandant les trois années accordées précédemment et de la difficulté de ces travaux et de la lenteur des expropriations, mais son intention est d'apporter toute l'activité possible à l'exécution de ces travaux. Tel est d'ailleurs son intérêt pour entrer aussitôt que possible en possession des produits de la ligne.

La deuxième section, définie en 1869, est en exploitation.

C'est même par erreur que le dernier paragraphe de l'article 3 du cahier des charges mentionne le *projet de pont sur la Meuse*. Ce pont est fait. L'erreur ne peut donc tirer à conséquence. C'est simplement inutile.

La troisième section exige encore des études à cause du changement de direction, ainsi qu'il sera expliqué ci-après (sixième question).

Si la section centrale désire une autre ou meilleure définition des délais, le Gouvernement s'empressera de négocier avec la Compagnie.

Une nouvelle Société s'est constituée pour exécuter la ligne aux conditions du cahier des charges modifié tel qu'il est joint au projet de loi.

La Société générale pour favoriser l'industrie nationale souscrit, tant pour elle-même que pour une Société placée sous son patronage, le capital nécessaire à l'exécution de la ligne. L'apport de la section du Hoyoux (Statte à Bonne) est représenté par une rente. Celle-ci est primée par le capital nouveau privilégié à son égard.

Il y a donc pleine et complète garantie que, cette fois, l'entreprise sera menée rapidement à bonne fin.

Ces documents sont ci-annexés.

QUATRIÈME ET CINQUIÈME QUESTIONS.

RÉPONSES.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il préféré dans l'occurrence le système de la rente variable à celui de la rente fixe?

Le Gouvernement a-t-il l'espoir fondé que le partage des recettes à raison de 50 p. 0/0, suffira pour couvrir les frais d'exploitation?

Le système du partage des recettes brutes à raison de 50 p. 0/0 pour l'exploitant est, de tous les modes connus, celui qui engage le moins le Trésor public : il est appliqué le mieux dans des cas analogues à celui-ci, lorsque le chiffre des recettes ne peut être exactement prévu. C'est le système adopté pour Tournai, Jurbise, Hal à Ath, Braine-le-Comte à Gand, Welkenraedt, les Plateaux de Herve. Très-récemment les Chambres l'ont admis sans discussion pour les lignes de Marloie-Bastogne et de Marloie-Vielsalm dont elles autorisaient la concession.

Il ne peut guère constituer l'État en perte si aucun minimum de recette n'est garanti ou aucun prélèvement n'est stipulé au profit du concessionnaire.

Il est très-difficile de calculer d'avance les recettes d'une ligne; les données sont toujours un peu conjecturales. Les auteurs de la combinaison qui n'a pas été agréée par le Gouvernement (concession de Landen à Aerschot, etc.), évaluaient, dans cette hypothèse, le produit kilométrique à 29,000 francs environ, y compris, il est vrai, le trafic d'Anvers et vers Anvers qui eût été détourné de la ligne actuelle d'Anvers à Landen par Malines et Louvain. Ces prévisions paraissent trop optimistes.

Les 15 kilomètres en exploitation ont donné dès les premiers mois une recette correspondant à 10,000 francs par an et pourtant un seul des nombreux établissements industriels de la vallée du Hoyoux était raccordé. Cette partie peut d'ailleurs être considérée comme l'une des meilleures.

Le partage des recettes à raison de 50 p. 0/0 n'est pas le seul bénéfice de l'exploitant, lorsqu'il amène ainsi du trafic à son réseau, surtout à un réseau aussi étendu que celui de l'État.

La réaction produit un bénéfice additionnel parfois plus considérable que le partage de la recette acquise au concessionnaire de la ligne ainsi exploitée à raison de 50 p. 0/0. Ce fait a été démontré notamment dans un travail remarquable publié par M. Bruneau sous le titre de : *La vérité en chiffres sur les chemins de fer.*

En supposant donc que, pendant les premières années, le trafic de la ligne ne suffise pas pour couvrir les frais d'exploitation par la moitié des recettes brutes du service intérieur et du transit, l'État ne serait pas en perte de ce chef : il aurait seul le bénéfice de la réaction qui, d'après la contexture du réseau, comblerait et au delà une différence même assez forte.

SIXIÈME QUESTION.

La section centrale désire connaître le motif pour lequel le Gouvernement a laissé au concessionnaire tant de latitude quant aux points de jonction avec la ligne du Luxembourg, et pourquoi le point d'attache prévu par l'arrêté royal du 13 mars 1864 n'a-t-il pas été conservé?

SEPTIÈME QUESTION.

L'article 4 de la convention n'est-il pas en contradiction avec l'article 2, 2^e litt. C. du projet de loi du 3 février 1873?

HUITIÈME QUESTION.

La section centrale désire que Monsieur le Ministre des Finances lui communique un plan indiquant le tracé provisoire.

RÉPONSES.

Le cahier des charges primitif portait : « La deuxième partie traversera la Meuse en amont de Huy, suivra la vallée du Hoyoux et aboutira au chemin de fer de Namur à Arlon, soit à la station de Haversin, soit au point de jonction de la ligne de l'Ourthe, soit à un point intermédiaire. » (Art. 1^{er}, 1864.)

Dans la convention de 1869, on se borne à dire que la section du Condroz se dirigera de Bonne à Aye.

Enfin, dans le cahier des charges du 1^{er} mars 1873, on dit que cette section aboutira au chemin de fer de Namur à Arlon, entre Ciney et Aye ou à la ligne de l'Ourthe.

La différence entre la définition primitivement donnée et celle de 1873 consiste donc en ce que d'abord on pouvait souder la ligne à Haversin ou entre Haversin et Aye, tandis qu'aujourd'hui on peut la rattacher soit à Ciney ou à un point entre Ciney et Aye, soit à la ligne de l'Ourthe.

Les motifs principaux mais décisifs de cette modification éventuelle, si les études dans la direction de Ciney démontrent la possibilité de faire la ligne dans des conditions convenables, sont les suivants : 1^o on desservirait ainsi des intérêts plus nombreux et plus importants; 2^o on atteindrait des sources meilleures de transports; 3^o on aboutirait à l'une des stations les plus importantes de la ligne du Luxembourg aujourd'hui reprise par l'État.

Ciney, capitale du Condroz namurois, est le centre d'un mouvement considérable.

4^o Ce tracé se rattache à l'éventualité du prolongement jusqu'à la Meuse à Dinant, et au droit de préférence accordé pour cette ligne, si ou lorsque la concession en sera jugée opportune. D'Haversin ou de Aye, ce prolongement, en le supposant possible, n'aurait guère de raison d'être, surtout depuis qu'une ligne de Jemelle sur Hastière est décrétée par la loi du 15 mars 1873.

L'observation qui vient d'être faite répond en partie à la septième question. Une ligne de Ciney à Dinant ou même à Hastière ne serait pas double emploi avec la ligne de Jemelle à Hastière; elle aurait une direction toute différente de celle-ci et desservirait d'autres intérêts.

La carte est ci-jointe.

Pour la section de Hesbaye il n'y a guère de variantes possibles; il faut descendre dans la

QUESTIONS.

RÉPONSES.

vallée de la Meuse par la vallée de la Méhaigne.

Quant au Condroz, au delà du pont de Bonne, la carte indique deux tracés provisoires qui feront l'objet d'études complètes.

Dans le système de l'exploitation par l'État à raison de 50 % de la recette brute, la Société a le même intérêt que le Gouvernement à adopter le tracé le plus productif si la configuration du terrain n'oppose pas de difficultés trop grandes.

Après avoir pris communication des réponses transmises par M. le Ministre des Finances, la section centrale décide de lui adresser deux questions nouvelles :

1^o Ne serait-il pas possible de substituer à l'article 5 du cahier des charges annexé à la convention du 1^{er} mars 1873, l'article 5 du cahier des charges annexé à la convention du 15 janvier 1863, de manière que les terrains soient acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement sur la largeur nécessaire pour établir une double voie

On fait observer qu'il y aurait une véritable anomalie à ce que les deux tronçons à construire soient établis à simple voie, alors que la partie intermédiaire est établie dans la prévision d'une double voie.

2^o Ne pourrait-on pas modifier l'article 15 du cahier des charges, en ce sens que le Gouvernement ne soit pas autorisé, en vertu de la convention, à accorder une prorogation dans le cas où les concessionnaires seraient déchus de leurs droits, pour n'avoir pas satisfait aux clauses et conditions du contrat dans les délais respectivement prescrits?

En réponse à ces questions, M. le Ministre des Finances nous fit parvenir la lettre suivante, qui fait droit, ainsi que nous l'avons exposé précédemment, à la seconde question posée par la section centrale :

« Bruxelles, le 29 mars 1873.

» *A Monsieur le Ministre des Finances*

» **MONSIEUR LE MINISTRE,**

» J'ai reçu la dépêche que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 28 de ce mois ainsi que la lettre de M. le président de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi du chemin de fer Hesbaye-Condroz.

» L'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art pour une double voie donneraient lieu à une dépense d'environ 400,000 francs et enlèveraient inutilement à l'agriculture plus de 25 hectares de terrain.

» Cette dépense serait peut-être inutile et tout au moins improductive pendant longtemps, puisque les évaluations les plus favorables de recettes sont loin d'atteindre la somme de 30,000 francs par kilomètre.

» L'expérience a démontré que sur une ligne à simple voie, on peut effectuer une recette dépassant notablement 30,000 francs par kilomètre.

» L'engagement pris de doubler la voie lorsque cette recette sera atteinte, satisfait donc complètement à tous les intérêts de l'avenir.

» La combinaison financière adoptée a pour base une ligne à simple voie et l'on s'exposerait peut-être à compromettre l'affaire et, en tout cas, à la retarder, si l'on en changeait les conditions.

» Nous n'avons aucune objection, Monsieur le Ministre, à la modification proposée à l'article 13. S'il est stipulé que le Gouvernement aura un délai de trois mois pour approuver les plans et pour en modifier les parties qui seraient contraires aux prescriptions du cahier des charges, c'est le moyen le plus efficace d'assurer la prompte exécution du chemin.

» Si vous ne partagez pas cet avis, Monsieur le Ministre, on pourrait stipuler que le délai d'exécution sera augmenté en cas de retard dans l'approbation des plans.

» Agrérez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

» H. D'ANDRIMONT. »

A la suite de cette communication, la suppression du paragraphe final de l'article 13 fut unanimement votée. A l'article 13 ancien fut substituée la disposition suivante :

ART. 13 (ANCIEN).

Les travaux de la première section du chemin de fer concédé seront achevés dans le délai de trois ans, à partir de l'approbation des plans.

Les travaux de la deuxième section devront être terminés dans un délai de cinq ans, à partir de la même date.

A défaut d'achèvement de l'une ou l'autre section dans le délai fixé, le Gouvernement se réserve de proclamer la déchéance de celle qui ne serait pas exécutée.

En outre, la déchéance des deux sections pourrait être prononcée en cas de retard dans l'exécution des deux sections.

ART. 13 (NOUVEAU).

Les plans de la ligne à construire seront dressés conformément aux stipulations du présent cahier des charges. Le Gouvernement aura un délai de trois mois pour les approuver et en modifier, s'il y a lieu, les parties qui seraient contraires aux prescriptions de ce cahier des charges.

La section de Landen à Huy sera achevée, au plus tard, le 1^{er} septembre 1876.

La section de Huy à la ligne de Namur à Arlon sera achevée une année après.

(Le reste comme dans le texte du cahier des charges.)

La section prend connaissance de nombreuses pétitions adressées à M. le Ministre des Finances et communiquées par celui-ci.

Toutes sont favorables au projet de loi, mais la plupart réclament des délais fixes d'exécution; elles émanent de vingt-quatre administrations communales des arrondissements de Huy et de Waremme, de huit propriétaires

de fabriques de sucres et de plus de 350 industriels, commerçants et négociants de la ville de Huy.

Il est décidé que ces pétitions, de même que la pétition adressée par le conseil communal de Huy, seront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Le projet de loi amendé, ainsi qu'il vient d'être dit, a été adopté par la section centrale qui vous propose, à l'unanimité de ses membres, d'y donner, Messieurs, votre approbation.

Le Rapporteur,

B^{on} DE MACAR.

Le Président,

P. TACK.
