

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 JUIN 1875.

Modifications à la convention conclue, le 25 avril 1870, entre l'État, d'une part, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut et la Société d'exploitation de chemins de fer, d'autre part⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre a pour objet de porter quelques modifications à la convention conclue, le 25 avril 1870, entre l'État, d'une part, la Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut et la Société d'exploitation des chemins de fer, d'autre part.

La principale de ces modifications a trait au chemin de fer d'Anvers à Douai et à la suppression de trois tronçons de voies ferrées dans les provinces de Hainaut et de Brabant.

Pour se rendre un compte exact de ce qui concerne le chemin de fer d'Anvers à Douai, il faut se rappeler que, par convention approuvée par arrêté royal du 3 février 1868, le Gouvernement avait concédé une ligne internationale de chemin de fer d'Anvers à Douai. Ce chemin devait prendre son origine à la station de l'État d'Anvers, suivre la voie de l'État, avec laquelle il pouvait se confondre jusqu'à la sortie des fortifications, se diriger de là sur ou vers Contich, Boom, Malderen, Alost, Sotteghem, Renaix, Tournai, et aboutir à la frontière de France à un point à déterminer ultérieurement.

Après diverses vicissitudes, cette concession fut reprise par la Société des Bassins Houillers du Hainaut, et l'article 17 de la convention du 25 avril 1870

(1) Projet de loi, n° 133.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. LEFEBVRE, VERBRUGHEN, BOUCQUÉAU, NOTHOMB, DE SMET et VAN DEN STEEN.

maintint. au n° 9, cette ligne parmi les chemins de fer à construire par la Société; de plus à l'article 18, les Bassins Houillers s'engageaient en outre à construire des embranchements partant de Boom, d'une part, vers Schelle et, d'autre part, vers Rumpst.

Deux embranchements primitivement à exécuter, dont l'un partant de la ligne entre Malderen et Alost vers Denderleuw et l'autre de Contich village à Contich station, étaient supprimés.

Au même article 17 de la convention du 25 avril, la Société se chargeait du réseau dit des chemins de fer brabançons.

Parmi ceux-ci deux chemins de fer se trouvaient à construire : l'un de Bruxelles, par Assche, Merchtem, Opwyck, vers Termonde, l'autre de Bruxelles, par Wolverthem, Londerzele, devant se joindre à la ligne d'Anvers à Douai, vers Boom.

Le Gouvernement n'ayant pas usé dans les délais prescrits par la convention d'avril 1870 du pouvoir de modifier ces chemins de fer, le droit à les construire était acquis à la Société concessionnaire. Mais en jetant un regard sur la carte du pays, on voyait qu'il allait y avoir deux lignes parallèles très-rapprochées dont l'une, la ligne de Douai à Anvers, ne passait par aucune des localités si importantes du petit Brabant.

Une combinaison heureuse fut proposée, donnant satisfaction à tous les intérêts qui se trouvaient engagés dans la construction de ces chemins de fer.

Tout en laissant à la ligne d'Anvers-Douai son caractère international, sans allonger son parcours, du moment où dans son tracé on devait passer à Opwyck, et il n'était pas rationnellement possible de le faire autrement, on pouvait supprimer la ligne à construire entre Malderen et Boom.

Il fallait seulement, en venant d'Alost et Moorsel, pour cela se diriger d'Opwyck sur Londerzele et s'y fusionner avec la ligne du réseau brabançon de Bruxelles, par Wolverthem, Londerzele, vers Boom.

Et reprenant alors un tracé préconisé par MM. les ingénieurs de l'État, dans leur rapport publié dans les Documents de la Chambre en 1873, on donnait en compensation d'un droit acquis aux concessionnaires la ligne de Boom à Basse-rode. Cette voie ferrée si souvent réclamée donnait une pleine satisfaction aux communes si importantes, si industrielles de Ruysbroeck, Hingene, Puers, Oppuers, Saint-Amand, Mariekerke, Baesrode, ayant ensemble une population de plus de 25,000 âmes.

Ce chemin d'environ 15 kilomètres est la jonction directe entre Anvers et la partie occidentale du pays, vers Gand, Bruges et Ostende. Son produit, disait le rapport cité, sera excellent et ne tardera pas à atteindre le produit moyen des lignes de l'État.

Pour compléter ce magnifique réseau entre la Flandre, le Brabant et la province d'Anvers, il fallait évidemment faire, dès maintenant, le prolongement de la ligne de Schelle à Anvers au plein centre des nouveaux établissements maritimes à l'ancienne citadelle du Sud. Il fallait pour cela seulement construire environ 10 kilomètres à travers d'un pays riche en commerce et en industrie. Notre métropole commerciale obtenait ainsi une nouvelle communication avec Bruxelles, (station de l'Ouest). Cette route ne sera guère plus longue que la ligne

existante par Malines et permettra en évitant la ville de transporter plus directement les produits du Hainaut et du sud du pays.

Il est important de remarquer que, par le litt. II de l'article 1^{er}, il ne sera attribué à la Société des chemins de fer des Bassins Houillers aucune part dans le produit des transports qui se feront par la ligne nouvelle entre Bruxelles et Anvers ou en transit par ces villes.

Nous avons dit que la convention d'avril 1870 supprimait le petit embranchement de Contich village à Contich station (environ 2 1/2 kilomètres). Le motif de cette suppression ne se comprenait guère, aussi on ne peut, en présence des avantages énumérés dans l'exposé des motifs, qu'approuver son rétablissement dans le projet de loi actuel.

En défalquant des 15 kilomètres à construire de Boom à Baeserode, ceux qui devaient être faits de Boom à Malderen, ces diverses lignes, ainsi que le mentionne l'exposé des motifs à la page 3, contiendraient un développement d'environ 22 kilomètres en plus à construire par la Société de construction, substituée à celle des Bassins Houillers du Hainaut.

Malgré tous les avantages et l'excellence de ces tracés sur ceux antérieurs, on eût peut-être reculé devant leur exécution, si, d'autre part, en traitant avec les concessionnaires on n'eût pu trouver, sans nuire à d'autres intérêts des suppressions de voies à construire.

Trois tronçons de chemins ferrés ont semblé être dans ces conditions.

Le premier de Lembecq à Rebecq-Rognon. Par suite d'une convention conclue le 16 mars 1870 entre les Sociétés des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut et des carrières de Quenast, la Société de construction prolongera cette voie existante jusqu'à Rebecq-Rognon et elle construira le raccordement de manière à ce qu'il soit possible d'y organiser le service des voyageurs. Pleine satisfaction est donnée aux intérêts de ces localités, le chemin de fer de Lembecq à Rebecq est devenu inutile. Déjà en 1870, des réclamations s'étaient élevées contre ce tracé, et une pétition de la Compagnie de Braine-le-Comte à Gand se prononçait contre la construction de cette partie de chemin de fer.

Le chemin de fer de Basècles carrières au chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde semble aussi utilement pouvoir être remplacé. La construction offrait beaucoup de difficultés, il devait traverser des terrains riches en carrières. D'après l'exposé des motifs du projet actuel, une entente s'est faite entre les maîtres de carrières intéressés. Ils feront eux-mêmes à leur convenance un chemin de fer industriel répondant exactement à leurs besoins et à leurs intérêts.

L'article 2 du projet de loi a pour but, en autorisant le Gouvernement à décréter l'utilité publique, de favoriser et de permettre cette construction.

Le troisième chemin qu'on propose de supprimer est celui de Basècles à Stambruges, faisant partie de la ligne de Basècles au chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath.

L'Etat, en vertu de la loi du 30 juin 1869, construit une ligne de Blaton à Ath passant aussi à Stambruges. Ces deux chemins de fer quitteraient la ligne d'Audenarde à Saint-Ghislain, à une distance d'environ 4 kilomètres l'un de l'autre, pour venir après, un très-petit parcours, se réunir à Stambruges.

On supprimerait donc cette section, et par un accord entre les sociétés et le

Gouvernement, on rend la voie de Blaton à Stambruges commune aux deux sections. La société, pour intervenir dans les frais de construction presque terminée par l'État, payera à ce dernier, pour environ 5,300 mètres communs, la somme de 225,000 francs. et accepte le partage des recettes dans les conditions énumérées au litt. E de l'article 1^{er}.

Le projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre ne présente en résultat qu'une augmentation de construction d'environ 1 kilomètre $\frac{1}{2}$ et donne en plus sur 5 kilomètres, après paiement des 225,000 francs mentionnés plus haut, un parcours commun.

Des observations ayant été présentées sur l'influence de ces augmentations pour le règlement des annuités à payer à la Société, le Gouvernement a répondu :

« L'exposé des motifs a comparé les longueurs des lignes à construire par la Société à celles des lignes qui sont au contraire supprimées. Le nombre des kilomètres à entretenir et à exploiter restera donc sensiblement le même, et à des lignes peu utiles ou peu productives se trouveront substituées des lignes établies dans des conditions meilleures. »

D'autre part, il est vrai que la longueur de la section commune de Blaton à Stambruges, 5,300 mètres, devra être ajoutée à la longueur qui sert de base au partage des recettes des chemins de fer relevant de la convention du 23 avril 1870.

La Compagnie des Bassins Houillers doit rembourser à l'État la moitié de la dépense afférente à la construction de cette section.

La masse des recettes à répartir entre l'État et la Compagnie sera grossie de celles afférentes à cette section, en tant qu'elles auront pour origine ou pour destination une station située au delà de Stambruges dans la direction de la ligne de Saint-Ghislain à Ath, et il paraît évident que ces recettes seront inférieures à celles de l'ensemble du réseau, construit et à construire par la Compagnie. Sur la masse ainsi grossie, la Compagnie, d'une part, l'État, d'autre part, prélèveront, la première 7,000 francs et le second 11,000 francs d'annuités kilométriques à concurrence de 5,300 mètres.

Or, si le produit de ces 5,300 mètres de chemin de fer ne suffit pas pour couvrir ces premiers prélèvements, il faudra compléter ceux-ci aux dépens de la partie de la recette totale qui se partage par moitié (celle qui excède 18,000 francs par kilomètre pour l'ensemble du réseau), et la Société aura $\frac{1}{9}$ en moins et le Trésor $\frac{1}{9}$ en plus de la somme qu'il faudra enlever ainsi à cette partie de la recette pour la partager dans une proportion différente. Mais la Société regagnera peut-être dans l'avenir ce qu'elle perdra ainsi dans le présent, car l'annuité moyenne à laquelle elle aura droit, le cas échéant, sera plus élevée.

Pour juger du résultat final, il faudrait pouvoir calculer la valeur actuelle de ce que la Société perdra pendant la première période et ce qu'elle gagnera pendant la seconde. Mais il faudrait pour cela connaître l'époque à laquelle fermera l'une et commencera l'autre, ce qui est impossible.

Le projet de loi s'occupe enfin, pour le régler, d'un différend soulevé entre le Gouvernement et la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, quant à la durée des concessions des chemins de fer livrés à l'État au 1^{er} janvier 1871.

- L'exposé des motifs s'occupe au long de la question, et l'on ne peut qu'approuver la solution proposée à l'article 1^{er}, litt. I.

Toutes les sections adoptent le projet de loi.

La section centrale, après avoir posé au Gouvernement les deux questions indiquées plus loin, a, à son tour, adopté le projet de loi par cinq membres. Un membre s'est abstenu et a motivé de la manière suivante son abstention :

« Il résulte du discours de M. le Ministre des Travaux Publics, dans la discussion de son budget, qu'il considère comme faisant double emploi avec des lignes préexistantes bon nombre de lignes concédées par la convention du 25 avril 1870.

» Il y avait entre les deux contractants, sous le rapport de la direction des lignes à construire, une opposition d'intérêts incontestable, d'où devait découler des conséquences regrettables quant au bon emploi des capitaux et à l'intérêt général.

» La convention actuelle a pour but de remédier en partie à ces conséquences. » Pourquoi procéder par partie? Pourquoi ne pas envisager la question dans son ensemble et ne pas remédier d'une manière complète à la situation, quand il en est temps encore? »

QUESTIONS.

La loi, en disant à l'art. 1^{er}, litt. D, que la Société anonyme de construction de chemins de fer est substituée aux droits et obligations de la Société des Bassins Houillers, entend-elle par là que cette société est dégagée des obligations qu'elle a contractées vis-à-vis de l'État?

RÉPONSES.

La concession des lignes énumérées à l'art. 18 de la convention du 25 avril 1870 est régie par les clauses du cahier des charges et conditions générales relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvées par le Ministre des Travaux Publics, le 20 février 1866. Or, le premier paragraphe de l'art. 63 de ce cahier des charges est conçu comme suit :

« Les concessionnaires pourront rétro-céder leur concession à une société anonyme, en se conformant aux lois et règlements en vigueur sur la matière, après que les statuts en auront été approuvés par le Gouvernement, la société qu'ils auront éventuellement formée sera substituée à leurs droits et obligations comme si la concession lui avait été accordée directement. »

L'art. 37 de la convention du 25 avril 1870 s'exprime à cet égard de la manière suivante :

« Si la Société des Bassins Houillers, usant de la faculté que lui accorde l'art. 63 du cahier des charges et con-

QUESTIONS.

La section centrale demande la publication par le *Moniteur* des modifications qui, le cas échéant, ont été apportées à l'arrêté ministériel du 14 janvier 1871 ?

RÉPONSES.

» ditions générales, cédait la concession
» des lignes énumérées à l'art. 18 à une
» société anonyme, le capital social à
» former pour la construction de ces
» chemins de fer ne pourra dépasser
» 150,000 francs par kilomètre. »

En ce qui concerne les lignes faisant l'objet de l'art. 18, la substitution d'une société anonyme nouvelle à la Société des Bassins Houillers était donc expressément prévue et autorisée.

Il n'en est pas de même des lignes énumérées à l'art. 17, et nonobstant le transfert à la Société anonyme de construction des droits et obligations, à l'égard de ces lignes, de la Société des chemins de fer des Bassins Houillers, celle-ci reste subsidiairement engagée, car le Gouvernement ne lui a pas donné décharge.

Le Ministre des Travaux Publics compte soumettre à la sanction du Roi un arrêté ayant pour but de proroger uniformément de dix-huit mois tous les délais fixés, par l'arrêté ministériel du 14 janvier 1871, pour l'achèvement des lignes à construire en exécution de la convention du 28 avril 1870. Jusqu'ici cet arrêté royal n'est pas intervenu et n'a donc pas été publié. Le Gouvernement attend l'adoption de la loi nouvelle pour régulariser cette prorogation.

Une pétition de la commune de Wolyerthem, demandant la prompt exécution du chemin de fer décrété au travers de son territoire, a été renvoyée à la section centrale.

En décidant de transmettre à M. le Ministre des Travaux Publics cette pétition, la section centrale, faisant sien un vœux déjà exprimé par des sections, appelle toute la sollicitude du Gouvernement pour voir sans nouvelles modifications hâter la réalisation de tout ce projet de loi.

La section centrale a l'honneur de proposer à la Chambre d'adopter le projet soumis à ses délibérations.

Le Rapporteur,

L. LEFEBVRE.

Le Président,

P. TACK.