

# Chambre des Représentants.

SESSION DE 1861-1862.

## TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE (1).

(CONCESSION DE CHEMINS DE FER.)

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. D'HOFFSCHMIDT.

MESSIEURS,

Dans la séance du 24 juin, le Gouvernement a présenté à la Chambre deux projets de loi ayant pour objet l'exécution d'un vaste ensemble de travaux d'utilité publique.

Ces deux projets ne tendent à rien moins qu'à doter le pays de quatorze nouvelles lignes de chemins de fer, de plusieurs canaux et de nombreuses améliorations à nos voies navigables.

Après l'achèvement de ces grands travaux, la Belgique, sauf quelques lacunes qu'il faudra combler, sera en possession d'un réseau à peu près complet de chemins de fer, de routes ordinaires et de voies navigables dont aucun autre pays n'offre l'exemple, si ce n'est l'Angleterre.

C'est en 1834 que le Gouvernement belge est entré résolument dans la voie si féconde des travaux publics.

Quatre années à peine s'étaient écoulées depuis la conquête de notre indépendance. Bien des doutes existaient encore sur sa stabilité et sa durée; bien des embarras pesaient sur la marche de l'administration, lorsqu'un ministre osa proposer la loi qui, la première sur le continent européen, a décrété l'exécution d'un réseau de voies ferrées.

En 1837, le système des chemins de fer à construire par l'État fut complété par la loi du 26 mai de cette année.

(1) Projet de loi, n° 178.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEERBOOM, était composée de MM. HYMANS, ORBAN, H. DUMORTIER, D'HOFFSCHMIDT, DE BRONCKART et NOTHOMB.

Vint ensuite, en 1845, la période des chemins de fer concédés à des compagnies. Depuis cette époque, et à partir surtout de 1851, une impulsion énergique n'a pas cessé d'être donnée à l'exécution des chemins de fer.

En 1851, quand nous venions de traverser la tourmente révolutionnaire qui avait ébranlé l'Europe, et que bien des inquiétudes planaient encore sur la situation et l'avenir d'un pays voisin, le Gouvernement soumit aux Chambres législatives le grand projet qui est devenu la loi du 20 décembre 1851, loi qui a assuré l'exécution de sept grandes lignes de chemins de fer, du canal de Bossut à Courtrai, et a ouvert des crédits pour travaux d'amélioration à douze de nos principales voies navigables.

Enfin, nous avons eu la loi du 8 septembre 1859 complétée par celle du 2 juin 1861. Indépendamment des sommes fort considérables, destinées à des travaux de fortifications, ces lois comprennent des crédits s'élevant à plus de 40 millions de francs pour l'exécution d'ouvrages d'utilité publique.

La Chambre aura remarqué avec satisfaction que les travaux décrétés par les deux projets de loi, pourront être exécutés au moyen des ressources ordinaires de l'État. Elle aura lu, avec un vif intérêt les détails si précis, donnés dans l'exposé des motifs, sur l'excellente situation de nos finances. Elle a pu constater que les prévisions de M. le Ministre des Finances, en 1859, sur les excédants de recettes des budgets, non-seulement se sont réalisées, mais ont été dépassées; que les exercices de 1858, 1859, 1860 ont donné un boni de 27,043,474 francs; que l'exercice 1861 laissera un excédant approximatif de 41,000,000 de francs, et que, malgré la crise que subissent l'industrie et le commerce, l'exercice 1862 donnera un nouveau boni que M. le Ministre évalue à 8,850,000 francs; qu'enfin en tenant compte des propositions nouvelles s'élevant à une dépense de 14,210,000 francs, il restera une réserve de plus de 5,000,000 de francs.

C'est donc à notre excellente situation financière que nous devons le développement remarquable de nos travaux d'utilité publique. Mais, d'un autre côté, ne peut-on pas dire que le brillant accroissement des recettes du Trésor provient, en grande partie, de l'heureuse influence exercée sur la richesse publique par les chemins de fer et les nombreuses voies de communications créées depuis 1850? Le chemin de fer exploité par l'État n'en fournit-il pas la preuve la plus évidente? En 1850, la recette brute s'est élevée à . . . . . fr. 15,051,780  
pour 626 kilomètres exploités,  
en 1861, pour 748 kilomètres exploités à . . . . . 31,931,531  
c'est près de 100 p. % d'augmentation.

Or, la progression constante des revenus du chemin de fer national est loin d'être parvenue à son apogée. Le ralentissement qui s'est manifesté, au commencement de cette année, n'est que momentané, car il ne provient que de la crise qui pèse sur l'industrie et le commerce, et les recettes ne tarderont pas à reprendre leur marche ascensionnelle, aidée par l'augmentation du matériel et l'amélioration des tarifs.

Il est extrêmement remarquable que, sur tous les chemins de fer de l'Europe, il y a, sauf quelques anomalies, progression des recettes. Le célèbre ingénieur anglais Stephenson a même exprimé l'opinion, dans un discours prononcé à la Société des Ingénieurs civils de Londres, que ce mouvement ascensionnel

n'avait pas été arrêté, sur certaines lignes, par la mise en exploitation de lignes parallèles, et que, selon lui, cette progression était sans limites, puisqu'on ne saurait assigner de limites aux progrès de l'industrie et à l'accroissement de la population.

Le Gouvernement nous demande l'autorisation de concéder onze lignes de chemins de fer dont trois avec jouissance d'un *minimum* d'intérêt, celles de Tongres à Ans, de la vallée de l'Ourthe et de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg.

La garantie d'intérêt est un mode de concours de l'État qui a été appliqué dans toute l'Europe, l'Angleterre exceptée; mais on sait que l'Angleterre est un pays à part en ce qui concerne la puissance des capitaux privés, l'activité industrielle, la densité de la population et le développement de l'esprit d'association. Encore, le gouvernement anglais a-t-il appliqué la garantie d'intérêt à des entreprises de chemins de fer dans ses colonies.

En Prusse, en Hanovre, en Bavière, en Autriche, en Italie, un grand nombre de chemins de fer ont été construits par des compagnies, moyennant la garantie d'un *minimum* d'intérêt. La Russie, qui a eu recours à une grande compagnie pour l'exécution d'un réseau de voies ferrées de plus de 4,000 kilomètres, lui accorde la garantie d'intérêt.

En France, ce système a donné lieu à des discussions approfondies, avant la loi du 11 juin 1842. La garantie d'intérêt a été ensuite accordée aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer d'Orléans, de Lyon, de Lyon à la Méditerranée, de l'Ouest, de Lyon à Genève, etc.

En Belgique, le même système a fait, dès 1842, l'objet d'un rapport de l'honorable M. Dechamps, au nom d'une section centrale. Cette section s'est prononcée pour ce système, de préférence à tout autre mode d'intervention. Ce n'est cependant qu'en 1851 qu'il fut largement appliqué en Belgique. Un grand nombre de concessions avaient été accordées en 1845 et 1846, sans le concours de l'État. Ces entreprises étaient restées inachevées; la confiance publique les délaissaient. Des tronçons de chemin de fer avaient été construits et ne pouvaient pas être prolongés; la plupart des compagnies étaient aux abois. C'est alors que le Gouvernement et les Chambres résolurent de leur venir en aide. La loi du 20 décembre 1851, accorda la garantie d'intérêt aux Sociétés concessionnaires des chemins de fer de la Flandre occidentale, de l'Entre-Sambre-et-Meuse, du Luxembourg, de Manage à Wavre, de Charleroy à Louvain. Aujourd'hui, grâce à cette intervention, le pays est en pleine jouissance de ces belles voies de communication. Sans doute l'État a payé et paye encore tout ou partie du montant de la garantie accordée à certaines lignes; mais, en vérité, pourrait-on le regretter?

Examinons brièvement quelle a été l'importance des sacrifices occasionnés par l'application du système :

L'État pouvait être entraîné à une dépense totale de 2,312,000 francs par année pour *minimum* d'intérêt. Depuis le moment où ce *minimum* a dû être payé, l'État aurait donc pu devoir déboursier 14,400,000 francs; il n'a donné que 6,000,000 de francs. En 1860, il était engagé pour 2,312,000 francs, il n'a payé que 922,000 francs. La Compagnie du Luxembourg qui a dépensé dans le pays

plus de 60 millions de francs, a reçu de l'État 388,362 francs. La Compagnie de Charleroy à Louvain a reçu 426,304 francs, qu'elle commence à rembourser à l'État, ses revenus dépassant 7 p. %. La Compagnie de la Flandre occidentale a droit à un *minimum* de 400,000 francs; elle a reçu, en 1860, 232,000 francs. Pour les autres sociétés, on est en-dessous du chiffre garanti, sauf pour celle de Furnes à Lichtervelde; mais pour cette dernière le projet de loi est une grande amélioration, le gouvernement français ayant décrété la petite ligne de Dunkerque à la frontière.

En compensation des sommes qu'elles ont reçues de l'État, ces compagnies ont dépensé, en travaux de toute nature, plus de 140,000,000 de francs. Serait-il possible d'ailleurs de contester les avantages de tous genres que ces chemins de fer ont produits? L'économie de temps et d'argent, l'accroissement des revenus du Trésor, le développement de la richesse publique, la réaction exercée sur les lignes de l'État! Il ne faut pas oublier, non plus, qu'en Belgique les concessions ne sont pas perpétuelles. Il arrivera un jour où les chemins de fer concédés appartiendront à l'État, qui sera ainsi doté d'un magnifique domaine. Or, il faut convenir que, pour tous ces avantages, le pays peut bien faire quelques sacrifices, et il y a lieu de se féliciter de ce que le Gouvernement et les Chambres n'ont jamais été dominés, en matière de travaux publics, par des idées étroites et fiscales. Rien au contraire n'est plus populaire en Belgique que l'exécution de voies de communication; toujours les projets présentés par le Gouvernement ont reçu des Chambres et des populations un favorable accueil.

Quant à l'application de la garantie d'un *minimum* d'intérêt en faveur des lignes de la vallée de l'Ourthe et de Spa à la frontière grand-ducale, il est à remarquer que ce n'est qu'un transfert ou plutôt une réversion de la garantie accordée au chemin de fer du Luxembourg.

La Compagnie abandonne la garantie dont elle est en possession pour qu'elle soit reportée sur deux lignes nouvelles, qui ont les mêmes éléments de succès que l'ancienne. L'essor extraordinaire qu'ont pris les revenus du chemin de fer de Namur à Arlon, ne peut donc manquer de se produire sur ceux de la vallée de l'Ourthe et de Spa, placés dans des conditions analogues, et tout présage qu'ici encore l'État ne s'expose, par la garantie, qu'à des sacrifices momentanés.

Les lignes de chemin de fer comprises dans le projet de loi ont ensemble un développement d'environ 650 kilomètres avec celle de Bruxelles à Louvain <sup>(1)</sup>; en les ajoutant aux 1,868 kilomètres déjà livrés à l'exploitation et aux lignes concédées ou en voie d'exécution (293 kilomètres), cela donne 2,814 kilomètres de chemins de fer dont la Belgique sera dans peu d'années en possession.

Voilà ce qu'a fait, depuis 1834, une nation de 4 1/2 millions d'âmes, tout en consacrant à des voies fluviales, à des canaux, à des routes et à des chemins vicinaux des sommes qui s'élèvent à près de 200 millions de francs. Travail admirable, qui prouve la vitalité de notre jeune nation et qui aura été accompli, sans imposer de nouveaux sacrifices aux contribuables et en conservant à l'État une excellente situation financière!

---

(1) Voir l'annexe n° 2.

**Examen du projet.**

Dans sa première séance la section centrale a, conformément au désir exprimé par les sections, adressé à M. le Ministre des Travaux Publics, les demandes qui sont indiquées ci-après, avec les réponses du Gouvernement. La section centrale a reçu aussi des explications verbales de M. le Ministre des Travaux Publics qui s'est rendu à une de ses séances :

**DEMANDES.**

n° 1. ART. 1<sup>er</sup>. C. Où en sont les études pour le raccordement des stations du Nord et du Midi?

**RÉPONSES.**

Le Département des Travaux Publics a continué de s'occuper de ces études, et la dernière commission qui avait été instituée a remis, depuis quelque temps déjà, son rapport. Ce rapport conclut par des propositions formelles. La commission abandonnant toute idée de relier les deux stations par l'intérieur de la ville, comme entraînant surtout une dépense énorme, a principalement étudié deux autres projets. D'après l'un et l'autre, la voie ferrée qui occupe maintenant le boulevard du Midi, serait reportée parallèlement en dehors de l'ancienne enceinte de la ville, pour traverser l'aggloméré de Molenbeek-Saint-Jean. Les deux projets diffèrent en ce que, d'après l'un, à partir d'un point pris un peu au delà de l'entrepôt, le raccordement s'opérerait par une ligne coupant l'Allée Verte à peu près vers le milieu, tandis que d'après l'autre il s'opérerait par une ligne longeant le canal de Willebroeck jusqu'à la rencontre du chemin de fer de Bruxelles à Gand, à proximité du pont de Laeken. Ce dernier tracé comporte un développement d'un peu plus de dix mille mètres; il est plus long de deux mille mètres que le premier. Celui-ci présente l'inconvénient grave de couper une des plus belles promenades de Bruxelles. combinaison contre laquelle la ville a, jusqu'ici, vivement protesté. Les investigations de la commission ont porté en même temps sur un autre point, la possibilité et la convenance de déplacer la

## DEMANDES

## RÉPONSES.

station actuelle des marchandises de l'Allée-Verte et de la reporter au delà du pont sur la ligne extérieure de raccordement, dans le prolongement du boulevard d'Anvers. Deux considérations recommandent cet examen : d'abord l'utilité de choisir, comme emplacement définitif de la station des marchandises, un endroit où l'on puisse donner à cette station une étendue en rapport avec l'accroissement incessant du trafic; ensuite le profit à retirer de la vente des terrains de la station actuelle, terrains essentiellement propres à des constructions privées et d'une valeur vénale considérable.

Le raccordement extérieur des stations du Nord et du Midi et le déplacement de la station des marchandises, sont des questions qui ne sont point indissolublement liées. Le raccordement peut se combiner avec le déplacement, il peut s'opérer isolément.

Quoi qu'il en soit, on voit, d'une part, combien ces questions demandent à être délibérées avec soin, et l'on peut constater, d'autre part, que, s'il y avait lieu de prendre une décision immédiate, le Département des Travaux Publics est en mesure de le faire, depuis le dernier rapport de la commission. Mais cette décision ne doit pas intervenir sur le champ. Il résulte en effet des devis détaillés qui ont été dressés par la commission à l'appui des diverses combinaisons qui ont fait l'objet de ses études, qu'en tout état de choses le raccordement des deux stations nécessitera une dépense de trois à quatre millions de francs. Or, le Gouvernement n'a pas cru qu'il fût opportun de joindre pour le moment, en tout ou en partie, ce crédit aux crédits qu'il sollicite déjà. Il a pensé qu'il n'y avait aucun danger à en ajourner la demande de quelque temps, et il compte mettre cet ajournement à profit pour examiner encore s'il n'y aurait pas quelque combinaison nouvelle préférable à aucune de celles qui lui sont indiquées pour le raccordement

## DEMANDES.

- n° 2. G. Pourquoi, puisque l'on a stipulé que l'on ne payerait sur le trajet de Tongres à Hasselt qu'en raison de la distance la plus courte, n'y a-t-il pas eu de stipulation semblable pour la ligne d'Ans à Tongres?

## RÉPONSES.

susdit. Il est toutefois entendu que cet ajournement reste uniquement subordonné aux convenances financières du Trésor. deux raisons spéciales venant renforcer celles qui existaient déjà en faveur d'une solution définitive à donner à cette affaire, à savoir : le renchérissement constant des propriétés qu'il faudra acquérir pour le déplacement de la voie, et la construction de la nouvelle station du Midi à front du boulevard, disposition qui ne permet pas de conserver, si ce n'est avec des modifications essentielles, la voie actuelle de raccordement.

Cette stipulation, en ce qui concerne le trajet entre Tongres et Hasselt, remonte à la concession de la section de Tongres à Bilsen. A l'époque où cette concession a été accordée, il y avait un vif débat sur la direction que suivrait ce chemin de fer : se raccorderait-il à Hasselt en empruntant une partie de la ligne de Hasselt à Maestricht, en d'autres termes se raccorderait-il à Hasselt indirectement par Bilsen, ou directement par Cortessem? La ville de Hasselt réclamait avec instance en faveur du raccordement direct; elle invoquait surtout la surtaxe qui grèverait ses transports du chef du détour par Bilsen. Il lui fut répondu, en ce qui touche cette dernière objection, que la surtaxe ne devait pas nécessairement résulter du détour; qu'elle pouvait être évitée par une combinaison de tarif si, ultérieurement, la compagnie concessionnaire de la ligne de Tongres à Bilsen obtenait le prolongement de sa ligne vers Liège. C'est en exécution, non de cet engagement formel du Gouvernement, mais de cette sorte de promesse faite dans un esprit transactionnel, que figure, dans le nouveau contrat fait avec la compagnie De Bruyne, la stipulation dont il s'agit en ce qui touche les transports entre Tongres et Hasselt. Le Gouvernement a tenu, sans y être obligé,

## DEMANDES.

## RÉPONSES.

à donner toute satisfaction à la ville de Hasselt, et la compagnie concessionnaire s'y est prêtée sans difficulté.

Y avait-il lieu d'étendre cette stipulation au trajet entre Ans et Tongres? Le Gouvernement ne le croit pas. D'abord, il n'avait pas été question de cette section lors des réclamations de Hasselt, puis le détour par Glons de la ligne projetée entre Ans et Tongres, est motivé par des intérêts locaux dont le Gouvernement est le premier à constater l'importance. Si la compagnie ne demandait pas à passer par Glons, il est possible que le Gouvernement le lui imposât. Or, il serait à coup sûr peu équitable de reconnaître, d'une part, que des intérêts importants commandent à une compagnie de suivre un certain tracé et de lui prescrire en même temps de négliger, dans l'application de ses tarifs, l'augmentation de parcours que ce tracé occasionne. Il est utile, au reste, de faire remarquer que cette augmentation de parcours n'est que de 6 à 7 kilomètres.

N° 3. ART. 5. 1° Le Gouvernement serait-il disposé à appliquer le même système de réversion de *minimum* d'intérêt à d'autres concessions se trouvant dans des conditions analogues?

Dans la pensée du Gouvernement la ligne de l'Ourthe et celle dite de Spa vers le grand-duché, présentent l'une et l'autre d'importants éléments de trafic, et l'intervention de l'État, par voie de transfert de garantie, n'est pas, dans le cas dont il s'agit, de nature, selon lui, à entraîner dans l'avenir des sacrifices sérieux pour le Trésor. Il est convaincu que le concours qu'il prête, s'il peut être indispensable pour fonder l'entreprise, ne sera pas longtemps nécessaire pour la maintenir. Dans des conditions analogues, le Gouvernement croit qu'il ne serait point juste de ne pas appliquer le même traitement à d'autres projets de même nature. Il admet donc en principe des extensions au système de réversion, mais sous la réserve naturelle, en pratique, d'examiner les affaires qui pourraient lui être soumises.

## DEMANDES.

**N° 4.** 2° Le Gouvernement entend-il que, du fait de l'abandon pour la Compagnie du Grand-Luxembourg du *minimum* d'intérêt, celle-ci soit exonérée de l'obligation de rembourser à l'État, le cas échéant, les sommes qu'elle a perçues en vertu de ce *minimum* ?

**N° 5.** 3° Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas présenté un projet de chemin de fer de Sedan à la frontière grand-ducale, par Neufchâteau et Bastogne, conformément à la convention du 23 avril 1861, convention dont le Gouvernement avait promis le dépôt dans la séance du 18 mai 1861 ?

## RÉPONSES.

Ces extensions sont donc des questions de circonstances et d'opportunité.

Nullement ; il ne s'agit, quant à la garantie, d'innover que pour l'avenir. Les obligations de la Compagnie restent donc entières en ce qui concerne le remboursement des sommes antérieurement perçues par elle du chef de sa garantie.

Le Gouvernement avait en effet promis, à la fin de la dernière session, le dépôt de la convention rappelée dans la question formulée par la section centrale. Il importe d'abord de rappeler la circonstance à raison de laquelle ce dépôt n'avait pas été effectué dans cette dernière session même ; c'est que la convention n'avait été signée qu'à une date trop rapprochée de la clôture de la session pour que la Chambre pût encore s'en occuper. Ainsi qu'il s'y était obligé vis-à-vis de la Chambre par sa déclaration, — ainsi qu'il y était d'ailleurs, et indépendamment de toute déclaration, obligé vis-à-vis du demandeur en concession, par une clause formelle du contrat, — le Gouvernement était prêt à opérer, au début de la session présente, le dépôt de la convention annoncée, mais comme plusieurs mois s'étaient écoulés depuis la signature, et que dans l'intervalle les dispositions du demandeur en concession pouvaient s'être modifiées, le Gouvernement ne crut pas, dans le seul intérêt du concessionnaire lui-même, pouvoir donner suite au dépôt sans y être invité par celui-ci. Cette conduite toute de circonspection semblait au Gouvernement lui être commandée d'autant plus, que l'approbation de la convention par la Législature frappait de confiscation éventuelle une partie du cautionnement déposé. Enfin, le demandeur en concession n'ignorait pas que le Gouvernement n'attendait qu'une démarche de sa part. Cette dé-

## DEMANDES.

## RÉPONSES.

marche ne fut point faite. Le demandeur en concession n'en fit non plus aucune auprès de la Grande Compagnie du Luxembourg, avec laquelle une stipulation explicite de son contrat lui prescrivait de s'entendre pour la reprise de la ligne déjà concédée depuis longtemps à ladite Compagnie, de Longlier à Bastogne, ligne qui, d'après le tracé indiqué par le demandeur en concession, n'était qu'une section de la ligne complète de Sedan au Grand-Duché. Dans cette situation, le Gouvernement n'a pu hésiter à attribuer à l'abstention du demandeur en concession la signification qu'il devait s'abstenir lui-même. Le Gouvernement a de plus pensé que si le demandeur en concession n'insistait pas auprès de lui pour qu'un acte décisif intervint dans cette affaire, c'est que la partie avec laquelle il avait traité sous réserve de ratification par la Législature, rencontrait des difficultés pour mettre sa concession à fruit pour le cas où elle lui aurait été définitivement octroyée et qu'elle ne voulait s'avancer qu'avec une louable prudence. Mais il n'a pas été possible au Gouvernement, sous peine de compromettre des intérêts publics importants, de prolonger davantage cet ajournement tacite, et dans la convention faite avec la Compagnie du Luxembourg et communiquée à la Chambre, il est traité à nouveau de la ligne dite embranchement de Bastogne, et qui formait, comme il vient d'être rappelé, une section de la ligne de Sedan à la frontière grand-ducale. Ce n'est pas à dire, toutefois, que dans cet état de choses la ligne de Sedan à la frontière du Grand-Duché doit être considérée comme définitivement abandonnée. C'est plutôt le contraire qui est vrai, puisque la section de Bastogne à la rencontre du chemin de fer de Namur à Arlon, une fois construite, ne peut que faciliter plus tard l'exécution de la ligne entière par la concession des deux

## DEMANDES.

## REPOSES.

N° 6. 4° Pourquoi le Gouvernement n'exige-t-il pas l'exécution du chemin de fer de Saint-Ghislain à Tournai, par Péruwelz, et de Saint-Ghislain à Ath?

sections extrêmes vers la frontière française et vers la frontière grand-ducale. Mais il doit faire des réserves formelles, quant à sa liberté d'apprécier dans l'avenir et les conditions du nouveau contrat qu'il s'agirait de faire et l'opportunité de l'introduire quant au temps. Ces réserves sont toutes naturelles; elles sont prescrites au Gouvernement par les soins qu'il doit prendre de ne s'engager qu'en parfaite connaissance de cause.

L'attitude du Gouvernement lui semble commandée par la position financière de la Compagnie. Après avoir, pour achever sa ligne principale, éprouvé des difficultés que la Chambre n'ignore pas, elle n'a pas encore pu tirer, de cette ligne, depuis sa récente mise en exploitation sur toute son étendue, tout le produit qu'elle promet. Il faut du temps pour développer une exploitation de chemin de fer et il n'est pas permis de dire jusqu'ici que la Compagnie de Hainaut-Flandres soit sortie des embarras de la mise en train. C'est ainsi, par exemple, que la convention de service mixte avec l'État, sans laquelle les transports pondéreux provenant des lignes de l'État ou en destination de celles-ci, lui étaient interdits de fait, à raison de la surtaxe résultant du doublement des frais fixes, n'a pu être conclue que depuis très-peu de semaines. Ces circonstances, jointes à la crise industrielle, ont dû nécessairement exercer leur influence sur les recettes, et cette influence réagir sur la cote des valeurs de la Société. Or, comme les embranchements dont il s'agit nécessitent une dépense de construction très-élevée qui devrait commencer par se couvrir, avant tout, par un appel de fonds considérable sur les actions souscrites, il ne paraît pas que cet appel de fonds, dans la situation qu'on vient d'indiquer, puisse être suivi en ce moment de succès. Dès lors, le Gouvernement ap-

## DEMANDES.

## RÉPONSES.

N° 8. 5° Pourquoi la convention relative au chemin de fer de Spa n'est-elle pas plus explicite quant à l'obligation de relier la ligne à celle de Pepinster à Spa? La convention ne paraît pas être en concordance parfaite avec l'exposé des motifs et le projet de loi.

N° 9. 6° Pourquoi l'art. 12 substitue-t-il un chiffre fixe au taux de 7 p. % ordinairement adopté (Convention, p. 107). On demande les avantages pour l'État de ce changement?

N° 10. 7° Quelles sont les évaluations pour le coût du chemin de fer de Marche à Liège et de celui de Spa à la frontière grand-ducale?

préhenderait, vu les rigueurs que les statuts commencent contre les actionnaires retardataires, d'être trop sévère vis-à-vis de la Compagnie en lui refusant les délais moraux qui ont été accordés au plus grand nombre des autres Compagnies dans des circonstances semblables. En d'autres termes, pour les motifs, que le Gouvernement avait déjà fait connaître, il croit équitable d'attendre que la Compagnie soit arrivée à une meilleure situation financière pour réclamer d'elle avec plus d'instance l'exécution de ses obligations. Mais il y a opportunité à rappeler que cette situation même commande à la Compagnie concessionnaire de rechercher incessamment tous les moyens d'augmenter ses recettes, et que parmi ces moyens semble surtout se présenter la création d'un affluent important par la construction de la section de Basècles à Péruwelz. Le Gouvernement promet de continuer ses démarches à cet égard.

Les termes plus vagues de la convention résultent des doutes qui se sont élevés quant à la possibilité matérielle de raccorder la ligne grand-ducale à la station actuelle de Spa. Encore ces termes ne se rencontrent-ils que dans l'art. 1<sup>er</sup> de la convention. Dans la suite de cette convention, la ligne est constamment qualifiée par les mots « la ligne ou le chemin de fer de Spa. »

Parce que c'est également, non à l'intérêt d'un capital déterminé, mais à un chiffre de revenu net fixé sans indication de capital que se rapporte la garantie stipulée de 800,000 fr. On a pris pour base un revenu net, et non un intérêt sur un capital déterminé, pour régler la garantie, parce que les devis précis quant au capital manquent. D'après les renseignements fournis par

## DEMANDES.

N° 10. Litt. G. Le Gouvernement est-il officiellement saisi d'une demande en concession d'une ligne d'Ans, par Tongres, à Hasselt?

## RÉPONSES.

les compagnies concessionnaires et vérifiés dans la mesure du possible, le capital pour les deux lignes de Spa et de l'Ourthe est évalué de 35 à 40 millions de francs.

Une demande en concession d'une ligne directe d'Ans, par Tongres, à Hasselt a été officiellement déposée par MM. Claes et Flechet. S'il n'y a pas été donné suite par le Gouvernement, c'est d'abord parce qu'à la date de ce dépôt il y avait engagement de sa part vis-à-vis la Compagnie Debruyne. Cet engagement a abouti à la convention qui se trouve soumise à la ratification de la Chambre. La Chambre est libre de ratifier ou de ne point ratifier cette convention; sa liberté est absolue en équité comme en droit, mais le Gouvernement, en ce qui le concerne, n'était point libre de rompre un engagement formel, et, pour lui, la tardivité de la demande de MM. Claes et Flechet était une raison déterminante pour l'exclure. — Est-ce à dire que si cette demande avait été produite en temps plus opportun, le Gouvernement l'eût accueillie de préférence à la combinaison qui fait l'objet du contrat qui est présenté à l'approbation de la Législature? Non. S'il avait eu à choisir entre l'une et l'autre combinaison, avant de s'être prononcé pour aucune des deux, il se fût prononcé pour le projet Debruyne, et voici pour quels motifs. Entre Tongres et Hasselt, il y a déjà une communication par voie ferrée qui est sur le point de s'ouvrir, c'est la communication indirecte par Bilsen. Que la section de Tongres à Bilsen soit bonne ou médiocre, qu'elle soit ou non plus avantageuse que la ligne directe de Tongres sur Hasselt, ce n'est plus une question utile à examiner, c'est une question jugée par la Législature, c'est un fait accompli. Les concessionnaires se sont exécutés; cette partie de ligne sera mise en exploitation avant la fin de l'année.

## DEMANDES.

## RÉPONSES.

Or, la ligne directe de Tongres sur Hasselt, si elle venait à se construire, devant nécessairement faire une concurrence ruineuse à la section de Tongres à Bilsen, le Gouvernement ne croit pas qu'il aurait pu loyalement susciter après coup à la Compagnie Debruyne, une concurrence que celle-ci ne devait pas prévoir, qu'elle ne devait pas faire entrer dans ses calculs. Sans doute le droit du Gouvernement de concéder des lignes concurrentes est incontestable, mais l'exercice de ce droit pourrait conduire à des injustices flagrantes, si la concurrence était le résultat de concessions nouvelles qui ne seraient point motivées par la nécessité de donner satisfaction à des intérêts majeurs. Or, le Gouvernement pense que, dans l'espèce, de pareils intérêts n'existent pas.

Quant à la section d'Ans à Tongres, le Gouvernement ne doute pas non plus que le détour par Glons ne soit justifié par l'importance des industries et des localités qui seront desservies par le tracé proposé par la compagnie Debruyne. En fût-il autrement, et la section de Tongres à Bilsen étant, dans la conviction du Gouvernement, exclusive d'une nouvelle section directe entre Tongres et Hasselt, il croit que la section directe de Tongres à Ans devrait être concédée de préférence à la susdite compagnie Debruyne, d'autant plus que celle-ci, qui a déjà construit la section de Tongres à Bilsen, assume, en outre de l'obligation de construire la section de Tongres sur Ans, celle de construire une section par Herstal sur Vivegnies, ce qui établit la communication directe sur Liège.

En résumé, le Gouvernement n'hésite pas à déclarer que, dans sa pensée, — et la liberté de se prononcer dans un sens ou dans l'autre fût-elle entière pour lui en quêté comme elle l'est en droit, — la combinaison Debruyne est dans son ensemble, et au point de vue de l'intérêt

## DEMANDES.

## RÉPONSES.

N° 11. ART. 2. Pourquoi les mots : « avec embranchement vers Tirlemont, » qui se trouvent dans l'Exposé (p. 9.), ne sont-ils pas reproduits dans le projet de loi ?

N° 12. 1° Pourquoi la convention conclue entre le Gouvernement et la Grande Compagnie du Luxembourg porte-t-elle, à son art. 3, § 2, « que l'embranchement doit aboutir à ou près de Bastogne ? » Les conventions antérieures ont toujours indiqué la ville de Bastogne comme aboutissant.

2° Pourquoi, dans l'art. 1<sup>er</sup> de la même convention, les mots : *près de Marche*, sont-ils ajoutés au mot : *par*. — La loi du 20 décembre 1851 accorde un *minimum* d'intérêt supplémentaire à la condition que l'embranchement vers l'Ourthe passe par la ville de Marche. Il y a donc là en quelque sorte un droit acquis en faveur du chef-lieu de cet arrondissement.

public, de beaucoup supérieure à la combinaison qui lui a été opposée tardivement.

Il n'est point fait mention de cet embranchement parce que le Gouvernement ne propose d'autre changement à la loi de concession du 24 juin 1833, que d'être autorisé à concéder séparément à titre définitif le chemin de fer de Tamines à Landen et le chemin de fer de Groenendael à Nivelles. Or, cette loi ne fait point mention non plus de l'embranchement de Tirlemont, mais cet embranchement est compris dans la convention qu'elle approuve.

La convention porte l'alternative à ou près de Bastogne, uniquement parce qu'en l'absence d'un projet définitivement étudié, le Département ignore si la configuration du terrain permet que le chemin de fer aboutisse à Bastogne même. Les termes plus généraux dont on s'est servi ne tendent donc qu'à prévenir le conflit qui pourrait s'élever entre le Gouvernement et la Compagnie, si l'on stipulait que la ligne doit absolument aboutir à Bastogne et si l'on reconnaissait plus tard que cela n'est guère possible. Il doit du reste être entendu que l'aboutissant est Bastogne même, à moins de difficultés de terrain très-sérieuses.

En ce qui concerne la section de Marche à la rencontre du chemin de fer de Namur à Arlon, les termes dont se sert la convention, ont été dictés par les mêmes motifs que ceux qui ont déterminé la rédaction en ce qui concerne l'embranchement de Bastogne. Il y a lieu du reste de reconnaître qu'en effet la Législature a posé un acte qui dénote combien, à ses yeux, il est important que le chemin de fer passe par Marche même, à moins de difficultés matérielles incontestables.

**Discussion générale.**

Très-peu d'observations ont été présentées dans la discussion générale. La section centrale ne s'est occupée que de deux questions. La première est celle soulevée par la 2<sup>e</sup> section, tendante à faire supprimer de tous les cahiers des charges l'obligation pour les concessionnaires de n'employer que des matériaux indigènes.

La section centrale appuie cette proposition, mais seulement en ce qui concerne l'avenir.

La seconde question a été soulevée par un membre de la section centrale. Cet honorable membre est partisan du système de la garantie d'un *minimum* d'intérêt sagement appliqué; il approuve la réversion qui est faite du *minimum* accordé au chemin de fer du Luxembourg, aux deux lignes de la vallée de l'Ourthe et de Spa à la frontière du grand-duché de Luxembourg, mais à une condition, c'est que ce principe soit admis pour les autres concessions, dans des cas analogues; s'il en était autrement, il voterait contre l'art. 3 du projet; il demande que la question soit posée au Gouvernement. (Voir la réponse du Gouvernement, n° 3.)

La section centrale partage cette opinion, quant au principe. Elle considère ce système de réversion comme pouvant amener l'exécution de lignes ou d'embranchements utiles sans trop engager les finances de l'État.

**Discussion des articles.**ART. 1<sup>er</sup>, § A.*Chemin de fer d'Anvers à Hasselt, par Lierre, Aerschot et Diest.*

La 1<sup>re</sup> section appelle l'attention de la section centrale sur la concurrence que le chemin de fer d'Anvers à Hasselt pourra faire au chemin de fer de l'État, et demande des explications sur ce point.

La 3<sup>e</sup> section pense que la ligne de Contich à Turnhout devrait être rectifiée en ce sens qu'elle se dirigerait de Lierre à Duffel au lieu de Lierre à Contich.

La même section est d'avis que le Gouvernement doit être indemnisé de la manière la plus complète de toute dépense (capital et intérêts) qu'il a déjà faites pour la construction du chemin de fer de Diest à Aerschot.

La 6<sup>e</sup> section demande le dépôt du tracé du chemin de fer compris au litt. A.

## VOTE DES SECTIONS.

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> section . . . . .	4	»	4
2 <sup>e</sup> — . . . . .	15	»	»
3 <sup>e</sup> — . . . . .	7	»	»
4 <sup>e</sup> — . . . . .	12	»	»
5 <sup>e</sup> — . . . . .	8	»	»
6 <sup>e</sup> — . . . . .	13	»	»

La section centrale adopte à l'unanimité.

Quant à la question de concurrence au chemin de fer de l'État, soulevée par la 1<sup>re</sup> section, la section centrale partage l'opinion du Gouvernement.

**LITT. B. Chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas.**

Adopté, à l'unanimité, par les sections et la section centrale.

**LITT. C. Chemin de fer de Hal à Ath.**

La 1<sup>re</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur l'avantage de construire la ligne directe d'Enghien à la station du Nord, ce qui aurait pour résultat de doter Bruxelles d'une station centrale.

La 2<sup>e</sup> section demande que l'omission de la bourse de Liège, dans l'art. 14 de la convention (p. 56) soit réparée dans les statuts de la Société concessionnaire.

Cette observation est appuyée par la section centrale qui la recommande à l'attention du Gouvernement.

La 4<sup>e</sup> section, par trois voix contre neuf abstentions, exprime le vœu de voir ajouter à ce littéra : « Ou un chemin de fer d'Ath, par Enghien, à la station » du Nord à Bruxelles, aux mêmes clauses et conditions. »

La 6<sup>e</sup> section estime qu'il est nécessaire de prendre une prompte résolution en ce qui concerne le raccordement des stations du Nord et du Midi de Bruxelles.

Parmi les motifs d'en finir de cette question, la section signale l'état ignoble des voitures de place pour voyageurs.

La section demande aussi à connaître le motif qui a déterminé le Gouvernement à ne pas exécuter directement par l'État la ligne d'Ath à Hal.

La section centrale, après avoir pris connaissance de la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics, concernant le raccordement des stations de Bruxelles (voir n° 4), et pour les motifs qui y sont énoncés, ne peut admettre la proposition de la 4<sup>e</sup> section, mais sur la motion d'un de ses membres, elle adopte la résolution suivante :

« La section centrale croit que la construction de la ligne de Hal à Ath et de » celle de Bruxelles à Louvain augmente le caractère d'urgence de la question de » raccordement dont elle recommande au Gouvernement la prompte solution. »

Toutes les sections et la section centrale adoptent, à l'unanimité, le litt. C.

**LITT. D. Chemin de fer de Frameries à Chimay.**

**VOTE DES SECTIONS.**

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> section . . . . .	5	»	5
2 <sup>e</sup> — . . . . .	13	»	»
3 <sup>e</sup> — . . . . .	7	»	»
4 <sup>e</sup> — . . . . .	12	»	»
5 <sup>e</sup> — . . . . .	8	»	»
6 <sup>e</sup> — . . . . .	13	»	»

La section centrale adopte à l'unanimité.

LITT. E. *Chemin de fer de Liège à la frontière de Prusse, etc.*

La 6<sup>e</sup> section demande s'il ne serait pas de l'intérêt du réseau national que le Gouvernement construisit lui-même la ligne de Liège à Aix-la-Chapelle.

## VOTE DES SECTIONS.

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> section . . . . .	»	2	6
2 <sup>e</sup> — . . . . .	13	»	»
3 <sup>e</sup> — . . . . .	7	»	»
4 <sup>e</sup> — . . . . .	12	»	»
5 <sup>e</sup> — . . . . .	8	»	»
6 <sup>e</sup> — . . . . .	13	»	»

A la section centrale, un assez long débat s'est élevé sur cette question.

Un membre dit que la ligne concédée de Liège vers Aix est à peu près parallèle au chemin de fer de l'État, qu'elle en est même très-rapprochée, si le tracé indiqué sur la carte est exact; qu'elle fera donc au railway national une redoutable concurrence; que c'est d'autant plus fâcheux que la ligne de l'État entre Liège et Verviers a coûté des sommes énormes; que la question n'est pas la même que pour le chemin de fer d'Anvers à Hasselt; que pour ce dernier, il y a un intérêt commercial d'une haute importance qui n'existe pas pour celui de Liège vers Aix-la-Chapelle; que la nécessité de construire ce chemin de fer ne lui est pas démontrée; et qu'en conséquence, en attendant d'autres éclaircissements, il s'abstiendra.

Un autre membre combat l'opinion du précédent orateur. Il y a à examiner, dit-il, une question de principe et une question d'appréciation; en principe, il serait souverainement injuste de priver à jamais des populations des bienfaits d'un chemin de fer, pour le motif de concurrence au chemin de fer de l'État; que, d'après ce système, on n'aurait pas dû concéder le chemin de fer de Landen à Aix ni songer à exécuter la ligne de Bruxelles à Louvain; que, comme question d'appréciation, il ne croit pas que le chemin de fer dont il s'agit, nuise au chemin de fer de l'État; que l'ouverture de lignes nouvelles est plutôt favorable que nuisible aux lignes anciennes; qu'elles produisent un mouvement de voyageurs et de marchandises qui n'existait pas auparavant au même degré, et dont profitent les lignes anciennes.

Un troisième membre dit qu'il est évident, que pour le trafic qui doit avoir lieu entre les différents points à relier par la ligne à concéder, il n'y a aucune diminution à craindre dans les recettes de la ligne de l'État entre Liège et Verviers. Actuellement, ce trafic n'existe pas; il devra se développer, et réagira alors favorablement sur l'ensemble de nos lignes.

Mais on a paru craindre la diminution des recettes, produites tant par le transit d'Anvers vers l'Allemagne et le service international belge-prussien, que par le transit de la France vers Aix-la-Chapelle.

En ce qui concerne les transports directs d'Anvers, est-il besoin de rappeler que

la concession du chemin de fer d'Anvers à Hasselt demandée depuis longtemps par les Anversois dans le but de permettre à ces transports de suivre une voie plus courte que celle par Liège à Aix-la-Chapelle, enlève à cette objection toute son importance.

Quant aux transports venant d'un point intermédiaire de la ligne de l'État (Bruxelles à Liège) et destinés à l'Allemagne, il serait impossible dans l'état actuel des choses, de leur faire suivre la ligne nouvelle. Le point de départ de celle-ci est à Liège la station de Longdoz. Or, cette station n'est pas reliée à celle des Guillemins, point de passage par Liège, de la ligne de l'État de Bruxelles à la frontière de Prusse.

Il ne reste donc que le transit de la France vers l'Allemagne ; et le transport dans la même direction des produits arrivant par le chemin de fer de Namur à Liège.

Dès à présent ces transports sont perdus pour la ligne de l'État.

Une branche du chemin de fer de Namur à Liège, arrive à la station de Longdoz, point de départ de la ligne de Liège à Maestricht. Les deux Compagnies concessionnaires de ces deux chemins de fer, se sont entendues pour une exploitation commune.

De Liège à Aix-la-Chapelle par Verviers, la distance est de. 53 kilomètres.

De Liège à Maestricht, il y a. . . . . 30 kilomètres.

De Maestricht à Aix-la-Chapelle. . . . . 36 —

Total de Liège à Aix-la-Chapelle par Maestricht. . . . 66 kilomètres.

Différence en plus, seulement. . . . 11 kilomètres.

Les deux compagnies dont il a été question tantôt, se sont entendues avec celle qui exploite la ligne de Maestricht à Aix, dans le but de diriger par cette voie, tous les transports venant par la ligne du Nord (France, Namur, Liège) en destination d'Aix-la-Chapelle.

Une différence de parcours de 11 kilomètres ne pouvait faire obstacle à un semblable arrangement, et l'on est donc fondé à dire que dès à présent ce tarif n'existe plus pour la ligne de l'État.

On peut ajouter (comme le disait à la Chambre, à la session dernière, un honorable député de Verviers), que la ligne projetée traverse une contrée où se trouvent vingt et une houillères, six usines métalliques, y compris deux grandes exploitations de zinc et de plomb, sept exploitations de minerai de fer, cent quarante machines à vapeur, et une population de deux cent mille âmes.

Or, serait-il équitable de priver un pays aussi peuplé, aussi industriel, de la voie ferrée, qu'une Société veut construire sans intervention de l'État ?

La section centrale adopte le litt. E, par six voix et une abstention.

#### LITT. F. *Chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas.*

La 3<sup>e</sup> section pense qu'il est désirable que la ligne de Gand à Terneuzen passe par Axel.

La 6<sup>e</sup> section charge son président de demander au Gouvernement si la ligne à

concéder doit passer par Axel et s'il s'est entendu à cet égard avec le gouvernement des Pays-Bas.

La même section demande le dépôt des rapports du conseil communal, de la chambre de commerce de Gand, et du conseil communal et de la chambre de commerce d'Anvers, et les mêmes pièces pour Termonde et Saint-Nicolas. (Le Gouvernement a satisfait à cette demande).

VOTE DES SECTIONS.

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 <sup>re</sup> section . . . . .	8	»	»
2 <sup>e</sup> — . . . . .	13	»	»
3 <sup>e</sup> — . . . . .	7	»	»
4 <sup>e</sup> — . . . . .	12	»	»
5 <sup>e</sup> — . . . . .	6	2	»
6 <sup>e</sup> — . . . . .	4	6	4

A la section centrale, une longue discussion s'est engagée. Un membre dit que, depuis qu'il a lu l'enquête, il lui reste des doutes sur la nécessité de construire un chemin de fer de Gand à Terneuzen; que, par suite de cette construction, Terneuzen peut devenir un port d'une grande importance, et nuire considérablement au port d'Anvers; que s'il s'agissait d'une localité belge, il ne s'inquiéterait pas de la question de concurrence, mais qu'il s'agit de favoriser une ville étrangère au détriment du commerce national; qu'il s'est fait cette question: si nous devons encourager un port étranger au détriment d'un port belge, si nous devons prêter la main à ce qui pourrait amener la destruction de notre grande métropole commerciale? Que le port de Gand souffrira par suite de la création de la voie nouvelle; qu'au point de vue politique et stratégique, il lui semble que la construction de ce chemin de fer offre aussi des inconvénients; qu'en conséquence il s'abstiendra de voter le littéra.

Plusieurs membres de la section centrale combattent l'opinion du préopinant; leurs arguments peuvent se résumer comme suit:

La concurrence ne peut exister que pour le transit et ne sera pas redoutable pour Anvers; les craintes exprimées par cette dernière ville paraissent d'une extrême exagération. Un port de commerce ne gagne pas une grande importance, uniquement parce qu'on lui aura procuré un chemin de fer, alors que cette ville de commerce a déjà un canal maritime à sa disposition; ce qui donne de l'importance à une place commerciale, ce sont des relations établies depuis longtemps avec le monde entier; ce sont les maisons riches et honorables qu'elle renferme; c'est la position qu'elle occupe, c'est en un mot un ensemble de circonstances qui ne se rencontrent qu'exceptionnellement et qui ne peuvent se former qu'après un temps bien long. On fait trop d'honneur à la petite ligne de chemin de fer qu'il s'agit d'exécuter en lui attribuant le rôle de changer le mouvement commercial; ce rôle sera beaucoup plus modeste. Ce chemin de fer ne sera en définitive qu'un supplément au canal et ne servira pour le transport des marchandises exotiques que quand la navigation sera fermée sur le canal. Pourquoi Gand et la Flandre prendraient-ils, par exemple, leurs cotons et leurs cafés à

Terneuzen plutôt que de les recevoir directement à Gand par le canal ou par le chemin de fer projeté? Quand il fut question, sous le gouvernement des Pays-Bas, d'ouvrir le magnifique canal de Terneuzen, Anvers fit aussi entendre des plaintes; le port de Gand devait détrôner celui d'Anvers; eh bien, il n'en est rien et il en sera de même des effets du chemin de fer; enfin, la majorité de la section centrale ne croit pas devoir s'arrêter à une opposition qui aurait pour principe un sentiment de jalousie internationale.

Après cette discussion le litt. *F* est mis aux voix et adopté par six voix et une abstention.

LITT. *G. Chemin de fer de Tongres à Ans, par Glons, etc.*

La 2<sup>e</sup> section fait observer que l'art. 52 de la convention (p. 97 du projet), stipule que pour le parcours de Tongres à Hasselt, par Bilsen, et vice-versa, la taxe ne se percevra que sur une distance égale, celle de la longueur de la route de l'État de Tongres à Hasselt. Elle pense qu'une stipulation analogue devrait être faite pour la ligne d'Ans à Tongres, et qu'en conséquence on ne devrait payer que pour un parcours de 14 1/2 kilomètres, indiqué dans une brochure publiée par les demandeurs en concession.

La section centrale a reçu une déclaration signée par MM. Debruyne, L. Houtain et C<sup>e</sup>, en date du 3 juillet, et une lettre de M. E. Delwart, qui la confirme; cette déclaration satisfait à la demande de la 2<sup>e</sup> section. Elle porte que ces demandeurs en concession s'engagent à admettre la réduction de tarif, entre Ans et Tongres, d'après la plus courte distance, ainsi qu'il est dit dans la brochure publiée par eux. La section centrale en a pris acte et en a fait mention dans le procès-verbal de la séance.

La section centrale a reçu, pendant ses délibérations, une autre communication qui a été remise à chacun de ses membres individuellement. C'est une pétition imprimée, adressée à la Chambre des Représentats par MM. Claes et Fléchet de Liège, dans laquelle ils annoncent qu'ils ont adressé au Gouvernement une demande en concession le 1<sup>er</sup> juin dernier, et ils font valoir les motifs qui auraient dû leur faire accorder la préférence pour un chemin de fer direct entre Liège, Tongres et Hasselt.

La section centrale a cru devoir demander à M. le Ministre des Travaux Publics, s'il avait reçu une demande officielle de MM. Claes et Fléchet; M. le Ministre a fait la réponse qui se trouve consignée sous le n° 10.

La section centrale partage l'opinion du Gouvernement, principalement pour les motifs suivants :

1<sup>o</sup> La question, en ce qui concerne la concession d'un chemin de fer entre Liège, Tongres et Hasselt, n'est plus entière. Les sieurs F. Debruyne et C<sup>e</sup> ont obtenu, en vertu de la loi du 2 juin 1861, la concession d'une ligne de Tongres à Bilsen, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt de 73,000 francs; c'est un fait accompli. Il serait donc étrange de concéder maintenant, sans utilité pour le pays, un second chemin de fer de Tongres à Hasselt;

2<sup>o</sup> Ce second chemin de fer, en faisant concurrence à celui par Bilsen, porterait préjudice à l'État, qui alors serait plus exposé à payer tout ou partie de la garantie;

3<sup>e</sup> La combinaison acceptée par MM. Debruyne et C<sup>e</sup> est beaucoup plus complète et plus utile que celle présentée par MM. Claes et Fléchet, car elle comprend, outre la ligne d'Ans à Tongres, un embranchement vers Liège par Herstal, un autre embranchement facultatif vers les houillères du nord de Liège et un chemin de fer d'Hasselt à la frontière des Pays-Bas, par Beverloo ;

4<sup>e</sup> Enfin, si on accordait la concession demandée par MM. Claes et Flechet, il y aurait deux sociétés concessionnaires, l'une pour la petite ligne d'Ans à Hasselt et l'autre pour la ligne plus courte encore de Tongres à Bilsen Or, ce système de concessions multiples est condamné par l'expérience ; il est défavorable aux concessionnaires, il est mauvais pour le public.

En Belgique, nous avons déjà trop de petites concessions ; la plupart de ces sociétés secondaires sont loin de prospérer ; il serait même à désirer qu'elles pussent se fusionner entre elles ou avec les grandes compagnies.

Quant à la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 40,000 francs accordée aux concessionnaires, elle n'est que l'application de l'art. 4 de la loi du 20 décembre 1851.

Toutes les sections et la section centrale, adoptent, à l'unanimité, le litt. G.

#### LITT. H. *Chemin de fer de Furnes, à la frontière française.*

La 1<sup>re</sup> section émet le vœu de voir concéder un chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw, par Audenarde.

La 3<sup>e</sup> section appelle l'attention du Gouvernement sur la question de savoir s'il n'y a pas lieu de prolonger le chemin de fer de la Flandre occidentale, de Poperinghe jusqu'aux lignes françaises.

La 4<sup>e</sup> section exprime le vœu de voir la ville de Nieuport reliée au chemin de fer de Lichterveld à la frontière de France.

Le litt. H est adopté, à l'unanimité, par toutes les sections et par la section centrale.

#### ART. 2.

#### *Chemin de fer de Tamines à Landen.*

La 1<sup>re</sup> section demande que le Gouvernement cherche à obtenir du concessionnaire de la ligne de Tamines à Landen un raccordement de Namur à cette ligne, vers Jodoigne et Perwez.

La 4<sup>e</sup> section propose d'ajouter après les mots : « à Landen, » ceux-ci : « Avec embranchement par Tirlemont. »

Toutes les sections adoptent l'art. 2, à l'unanimité.

A la section centrale, la proposition faite par la 4<sup>e</sup> section a été adoptée.

M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré s'y rallier.

M. le Ministre a ensuite proposé à la section centrale un amendement ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à accorder, aux clauses et conditions ordi-

» naires, un chemin de fer de Namur à la ligne de Tamines à Landen à un point  
» à déterminer vers Jauche. »

Cet amendement est admis, à l'unanimité, par la section centrale.

L'article ainsi amendé est définitivement adopté comme suit :

#### ART. 2.

« Le Gouvernement est autorisé :

» 1° A accorder séparément les concessions d'un chemin de fer de Tamines à  
» Landen, avec embranchement sur Tirlemont, et d'un chemin de fer de Groc-  
» nendaël à Nivelles.

» Ces concessions ne pourront, toutefois, être octroyées que sous les conditions  
» stipulées dans l'art. 2 de la loi du 5 mars 1858.

» 2° A concéder, aux clauses et conditions ordinaires, un chemin de fer de  
» Namur à la ligne de Tamines à Landen, à un point à déterminer vers Jauche. »

#### ART. 3.

A la première section, un membre propose la suppression de la garantie d'un  
*minimum* d'intérêt pour les deux lignes indiquées aux §§ 1 et 2.

Cet amendement est adopté par six voix et deux abstentions.

La 5<sup>e</sup> section demande si, par suite de la concession de la ligne dite de l'Ourthe,  
l'ancienne concession de l'embranchement de Marche vers Liège vient à tomber.

Il a été répondu, en section centrale, que cet embranchement se confond entière-  
ment avec la ligne nouvelle.

Les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections font observer que l'art. 3 doit être modifié par suite de la  
signature des conventions postérieurement à la présentation du projet de loi, et  
que les deux chemins de fer doivent figurer à l'art. 1<sup>er</sup>.

La 6<sup>e</sup> section demande que l'ingrès de l'art. 3 soit modifié, en ce sens que la  
date des conventions et des cahiers des charges soit indiquée.

Elle demande des explications sur la rédaction de l'art. 12 du cahier des  
charges. Pourquoi cet article substitue-t-il un chiffre fixe au taux de 7 p. %,   
ordinairement adopté ?

La même section demande que la convention relative au chemin de fer de Spa  
soit plus explicite, quant à l'obligation de relier la ligne à celle de Pepinster à  
Spa. Sous ce rapport, la convention ne paraît pas être en concordance parfaite  
avec l'exposé des motifs et le projet de loi.

La 6<sup>e</sup> section est d'avis que du fait de l'abandon par la Compagnie du Grand-  
Luxembourg du *minimum* d'intérêt, celle-ci ne doit pas être exonérée de l'obli-  
gation de rembourser à l'État, le cas échéant, les sommes qu'elle a perçues en  
vertu de ce *minimum*.

Toutes les sections adoptent, à l'exception de la première, qui rejette le *mini-  
mum* d'intérêt.

La section centrale a adressé différentes demandes à M. le Ministre des Travaux

Publics; les réponses sont consignées au commencement du rapport sous les nos 4, 7, 8, 9.

Après avoir lu la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics, n° 7, concernant le chemin de fer de Spa, la section est d'avis, à l'unanimité, qu'à moins d'impossibilité matérielle bien constatée, il importe que le chemin de fer touche à Stavelot et aboutisse à Spa.

On a examiné ensuite en section centrale ce que deviendrait l'application de la garantie d'intérêt, si une des deux compagnies n'exécutait pas ses engagements et qu'une seule des deux lignes fut construite?

La section centrale est d'avis que dans ce cas, fort peu probable, une nouvelle société serait appelée à jouir de tous les avantages, quant à la garantie, qui étaient attribués à la société déchuë.

Quant à la question de savoir si l'art. 3 doit être modifié, M. le Ministre a déclaré qu'il était préférable, pour éviter des difficultés d'exécution, de le maintenir tel qu'il est au projet.

La section centrale adopte successivement les §§ 1 et 2, et l'ensemble de l'article à l'unanimité.

L'art. 4 est adopté par toutes les sections et par la section centrale.

L'ensemble du projet est également adopté par toutes les sections et à l'unanimité par la section centrale.

Plusieurs pétitions ayant été renvoyées par la Chambre à l'examen de la section centrale, il est décidé qu'elles seront déposées sur le bureau de la Chambre pendant la discussion du projet de loi; la section centrale propose ensuite leur renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics. L'analyse de ces pétitions est annexée au rapport.

La section centrale décide aussi que les plans envoyés par le Gouvernement et le dossier de l'enquête concernant le chemin de fer de Gand à la frontière hollandaise vers Terneuzen seront déposés sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

*Le Rapporteur,*  
D'HOFFSCHMIDT.

*Le Président,*  
E. VANDENPEEREBOOM.

---

# ANNEXES.

---

## I

### ANALYSE DES PÉTITIONS.

1° Les membres du conseil communal de Velm demandent la construction du chemin de fer de Namur à Landen.

2° Les membres du conseil communal et des habitants de Lanacken présentent des observations contre toute demande d'un chemin de fer direct d'Ans à Tongres.

3° Les membres du conseil communal de Cuttecoven prient la Chambre d'accorder aux sieurs Claes et Flechet, la concession d'un chemin de fer direct de Liège à Hasselt, par Ans, Tongres et Cortesseem.

Même demande des membres des conseils communaux de Ryckel, Houppertingen, Gothem, Berlingen, et de la députation permanente du Limbourg;

4° Les membres du conseil communal de Marlinne prient la Chambre d'accorder aux sieurs Claes et Flechet la concession d'un chemin de fer de Hasselt à Liège, par Tongres et Ans.

Même demande des membres du conseil communal de Roelenge.

5° Le conseil communal de Zolder prie la Chambre d'accorder au sieur Missalle-Vifquain la garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % sur un capital de 5,530,000 francs, pour la construction d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière hollandaise;

6° Les membres du conseil communal de Neufchâteau demandent que le projet de loi concernant les travaux publics comprenne la concession, sur le territoire belge, d'un chemin de fer projeté de Sedan vers Coblenz, par Herbeumont, Neufchâteau et Bastogne;

Même demande des membres du conseil communal de Bertrix, Sibret, Cugnon et Orgeo.

## II

*Étendue des lignes à concéder.*

Malines à Saint-Nicolas . . . . .	28	kilomètres.
Gand à Terneuzen . . . . .	17	—
Frameries à Chimay . . . . .	66	—
Embranchement de Beaumont à Thuin . . . . .	17	—
Anvers à Hasselt . . . . .	83	—
Liège à la frontière de Prusse . . . . .	} 60	—
Verviers à la Meuse . . . . .		
Tongres à Ans. . . . .	19	—
Embranchement de Vivegnies . . . . .	7	—
Hasselt à la frontière néerlandaise. . . . .	40	—
Tamines à Landen . . . . .	53	—
Embranchement de Tirlemont . . . . .	23	—
Id. de Namur . . . . .	13	—
Ourthe. . . . .	63	—
Spa à la frontière du Grand-Duché . . . . .	37	—
Embranchement de Bastogne . . . . .	29	—
Hal à Ath . . . . .	33	—
Furnes vers Dunkerque . . . . .	7	—
	623	kilomètres.
Total. . . . .	623	kilomètres.

Toutes les longueurs marquées ci-dessus ne sont que *très-approximatives*.

*Bruxelles à Louvain.*

Le chemin de fer à construire a une longueur de . . . . . 23,600 mètres.

Pour déterminer la distance entre Bruxelles et Louvain, il y a lieu d'ajouter le parcours sur la ligne actuelle, au point de départ, à Bruxelles et au point d'arrivée à Louvain, environ . . . 3,000 mètres.

## III

*Chemins de fer décrétés ou en cours d'exécution, au 1<sup>er</sup> juillet 1862.*

1. Braine-le-Comte à Gand (jusqu'à Melle) . . . . . kilom.	58
2. Tournay à Lille, Melle à Gand (chemin de fer de l'État) . . .	7
— en Belgique . . . . .	7
— en France . . . . .	13 1/2
3. Basècles à Tournay . . . . .	22
Saint-Ghislain à Ath . . . . .	21
4. Mariembourg vers Dinant . . . . .	27
5. <i>Namur à Givet</i> , jusqu'à la frontière. . . . .	44
— de la frontière à Givet. . . . .	3
6. Groenendael à Nivelles . . . . .	21
7. <i>Tongres à Bilsen</i> . . . . .	15
8. Bruges à Blankenberghe . . . . .	11
9. <i>Eecloo à Bruges</i> . . . . .	28 1/2
10. Baume à Marchiennes . . . . .	17
	Kilom. 295

*Nota.* Les chemins imprimés en caractères *italiques* sont en cours d'exécution.