
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 JUIN 1871.

Concession d'un chemin de fer de Tirlemont par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement au chemin de fer en exploitation de Hasselt à Eindhoven.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres législatives un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à concéder un chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement au chemin de fer en exploitation de Hasselt à Eindhoven.

Par arrêté royal du 15 février 1864, une concession avait été accordée d'un chemin de fer de Tirlemont à Diest, avec droit de préférence pour la continuation de cette voie ferrée jusqu'au camp de Beverloo, si, porte l'art. 2 de la convention relative à cette concession, *le Gouvernement était ultérieurement autorisé à concéder ce chemin de fer.*

Les concessionnaires n'ont pu réaliser l'entreprise et par suite ils ont été déclarés déchus par arrêté royal du 25 avril 1870.

Depuis des demandes ont été adressées au Gouvernement à l'effet d'obtenir la concession de ces voies ferrées, moyennant que l'État assure aux concessionnaires la garantie d'un minimum d'intérêt.

L'établissement d'un chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement à la ligne existante de Hasselt à Eindhoven, présenterait évidemment un haut degré d'utilité à différents points de vue.

Nous énonçons en première ligne son utilité au point de vue de l'agriculture : en facilitant le transport des engrais, il favorisera la fertilisation de la Campine et aidera à transformer toute une zone restée stérile, pour ainsi dire, à défaut de voies de communication.

L'utilité de ce chemin de fer, au point de vue du commerce et de l'industrie, est tout aussi évidente : la ligne devant prendre son point de départ à la station de Tirlemont et étant ainsi raccordée au chemin de fer de l'État et à l'embranchement de Tirlemont à Ramillies, du chemin de fer de Tamines à Landen, éta-

Blira une communication directe, tant vers Charleroi que vers Namur et Givet, permettra à la Campine limbourgeoise de s'approvisionner à meilleur marché de charbon, rendra possible l'exploitation des importantes sapinières existant dans cette contrée, ainsi que l'exploitation des gisements de minerais que la ligne ferrée rencontrera sur une partie de son parcours et qui sont restés dans l'abandon jusqu'à ce jour, à défaut de moyens de transport ; enfin elle créera un nouveau courant de relations dont tout le pays profitera.

Nous signalons ensuite les grands avantages que le Département de la Guerre retirera de l'établissement de cette voie ferrée. Ce Département a, à différentes reprises, attiré l'attention de celui des Travaux Publics sur l'importance qu'aurait, au point de vue militaire, l'établissement d'un chemin de fer qui mettrait le camp de Beverloo et les différents établissements qui en dépendent en communication avec le réseau des chemins de fer nationaux.

Pour démontrer cette importance, nous croyons ne pouvoir mieux faire que de reproduire ici un extrait d'un mémoire que le commandant du génie au camp de Beverloo a adressé au Département de la Guerre et que ce Département a transmis à celui des Travaux Publics.

« Le camp de Beverloo, porte ce mémoire, et les nombreux locaux de toute espèce qu'il renferme étant destinés, le cas échéant, à servir de lieu de rassemblement pour un des corps de l'armée, il semble indispensable de le mettre, aussi directement que possible, au moyen d'une voie ferrée, en communication avec le centre du pays et le réseau central des chemins de fer.

» A une époque où l'on étudie et recherche avec soin tous les moyens les plus prompts de mobilisation, de transport et de concentration des armées, il est profondément regrettable que le camp de Beverloo, ce magnifique établissement militaire, où l'on peut réunir de 14 à 15,000 hommes, ne soit pas encore doté d'un chemin de fer direct, de nature à le mettre en rapport avec les différentes garnisons et forteresses du royaume.

» C'est peut-être le seul camp permanent qui se trouve aujourd'hui relégué dans cette espèce d'isolement.

» La ligne ferrée la plus voisine du camp de Beverloo en est éloignée de 11 kilomètres et elle affecte une direction tout à fait divergente par rapport à celle qu'il serait désirable de lui voir suivre.

» La majeure partie des troupes qui arrivent au camp ou qui s'en éloignent, partent par cette voie et sont exposées à un grand détour comprenant 11 kilomètres de route ordinaire et 25 kilomètres de chemins de fer ; il en résulte, en général, et par suite d'autres inconvénients inhérents à la ligne que l'on est forcée de suivre, un retard d'au moins un demi-jour dans l'arrivée des corps à destination.

» En somme, il est permis d'affirmer que, dans l'hypothèse de l'existence du chemin de fer de Diest au camp, les évacuations auraient lieu avec une telle rapidité, que les troupes seraient rendues à Bruxelles ou à Gand, alors que par la voie actuelle elles ont à peine atteint les localités de Wychmael ou de Hasselt.

» Aux inconvénients que présente l'emploi de cette voie il faut joindre celui qui résulte de la nécessité des réquisitions de voitures pour le transport des

» bagages des corps, du camp à la station de Wychmael ; ces réquisitions s'élèvent annuellement au chiffre de trois à quatre cents véhicules que l'on ne peut se procurer qu'en mettant à contribution toutes les communes des environs du camp, à deux ou trois lieues à la ronde.

» Si cette ligne ferrée était prolongée vers le Nord, jusqu'à sa rencontre avec le chemin de fer projeté d'Anvers vers Gladbach, cette jonction assurerait une communication nouvelle et beaucoup plus directe, par voie ferrée, avec la forteresse d'Anvers.

» Dans ces conditions, le corps des troupes campées à Beverloo serait tout à fait dans la main de l'autorité qui pourrait en disposer rapidement et avec la plus grande facilité.

» Outre ces avantages incontestables, l'ouverture d'un chemin de fer du camp à Diest mettrait le Département de la Guerre à même de réaliser, chaque année, des économies notables sur les transports de toute nature.

» A côté de ces économies devant résulter de la construction d'une voie ferrée directe, on doit citer encore la plus-value à en résulter pour les plantations croissant sur le terrain militaire national du camp de Beverloo, dont la valeur dépasse en ce moment un demi-million de francs, valeur qui augmentera d'année en année. »

Mais s'il est vrai que la création de cette nouvelle voie de communication qui aura une longueur d'environ 65 kilomètres sera utile à l'intérêt général du pays, comme à l'intérêt particulier des localités qu'elle est destinée à parcourir, il n'est pas moins vrai qu'au début de son exploitation et avant que les relations nouvelles se soient établies, le trafic en sera insuffisant pour couvrir entièrement les intérêts du capital à dépenser pour son établissement et ses moyens d'exploitation.

C'est ce qui engage le Gouvernement à demander à la Législature l'autorisation d'assurer la réalisation de l'entreprise au moyen d'une garantie d'intérêt du capital à dépenser.

Toutefois, en vue d'obtenir les conditions les plus économiques, il fera, ainsi que, du reste, cela a été déclaré dans la séance de la Chambre des Représentants du 26 mai, un appel public à la concurrence.

Une dernière disposition du projet de loi a pour but d'autoriser le Gouvernement à restituer le cautionnement de deux cent mille francs déposé par le concessionnaire déchu de la ligne de Tirlemont à Diest, aussitôt que la concession de la nouvelle voie ferrée de Tirlemont par Diest, au camp de Beverloo, aura été définitivement octroyée.

Le Ministre des Finances,

V. JACOBS.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

PROJET DE LOI.

Léopold II,**ROI DES BELGES,***A tous présents et à venir, salus.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Travaux Publics et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions ordinaires, un chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement au chemin de fer en exploitation de Hasselt à Eyndhoven, soit à la station de Wychmael, soit à celle d'Exel, soit en un point intermédiaire.

ART. 2.

La concession de ce chemin de fer sera accordée, moyennant une garantie d'intérêt, pendant les cinquante premières années de la concession, à la suite d'un appel public à la concurrence, d'après un tracé dressé préalablement par les agents de l'État et arrêté par le Ministre des Travaux Publics, en faisant porter le rabais sur le montant de cette garantie dont le *maximum* est fixé à 250,000 francs.

ART. 3.

Dans le cas où le produit net de l'exploitation de ce chemin de fer excéderait trois cent cinquante mille francs, l'excédant serait versé à la caisse du Trésor à concurrence des sommes éventuellement payées par l'État du chef de la garantie pendant les années antérieures.

ART. 4.

Le gouvernement est autorisé à restituer le cautionnement de deux cent mille francs qui avait été déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Tirlemont à Diest, octroyée, en exécution de la loi du 24 juin 1853, par arrêté royal du 13 février 1864.

Cette restitution ne pourra toutefois être effectuée qu'après que la concession du chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec son raccordement à la ligne de Hasselt vers Eindhoven, mentionnée à l'art. 1^{er} de la présente loi, aura été définitivement octroyée.

Donné à Bruxelles, le 20 juin 1871.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,

V. JACOBS

Le Ministre des Travaux Publics,

A. WASSEIGE.

