

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 9 MAI 1845.

---

### **Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi qui autorise la concession d'un chemin de fer de Louvain à la Sambre.**

*(Voir les Nos 379 et 404 de la Chambre des Représentants et le N<sup>o</sup> 202 du Sénat.)*

---

MESSIEURS,

La Commission que vous avez chargée d'examiner le projet de loi du chemin de fer de Louvain à la Sambre, n'a pas cru devoir discuter la question de savoir si le mode d'exécution par l'État était préférable au mode d'exécution par concession.

Ce dernier système, déjà adopté pour la concession du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse, lui a paru d'ailleurs le seul admissible dans les circonstances actuelles, les ressources du Trésor ne permettant pas au Gouvernement de s'engager dans des dépenses aussi considérables, et le pays ne pouvant cependant que profiter de la création d'une voie de communication essentiellement utile et qui ne l'entraîne à aucun sacrifice.

Votre Commission s'est donc seulement attachée à vérifier si le chemin de fer proposé présentait un caractère bien prononcé d'intérêt général et si le contrat intervenu entre l'État et la compagnie Tarte, Smalle et C<sup>e</sup>. offrait toutes les garanties désirables.

Sous le premier point de vue, elle s'est assurée que le railway de Jemeppe à Louvain serait non seulement la voie la plus convenable et la plus économique pour amener les riches productions du bassin de la Sambre et de l'entre-Sambre et Meuse sur les marchés de Louvain, Tirlemont et Diest, avec lesquels elles échangeraient leurs produits de diverses natures, mais encore pour servir aux nombreuses relations des voyageurs dans ces localités.

Un membre de votre Commission se reportant à quelques années en arrière, s'est rappelé l'époque où Tirlemont et Louvain insistaient chacune séparément pour obtenir un railway direct sur Namur, et envisageaient l'obtention de ce railway comme une condition de prospérité future; considérant ensuite les directions si longtemps controversées de Tirlemont sur Namur et de Louvain sur Namur ou sur Châtelineau, ce membre a pensé que la ligne projeté

de Jemeppe sur Louvain, surtout avec embranchement vers Diest, par le vallon de la Velp, réunissait à elle seule toutes les conditions d'utilité générale et locale que l'on attribuait antérieurement à chacune des deux autres directions envisagées isolément.

Sous le point de vue des garanties offertes par la compagnie concessionnaire, votre Commission s'est attachée à examiner soigneusement la convention et le cahier des charges du 29 mars, et les amendements votés par la Chambre des Représentants. Les stipulations de ce contrat ainsi modifié peuvent se résumer en ces termes:

*Certitude d'une bonne et prompte exécution.*

La route et ses dépendances doivent être à moitié achevées avant la fin de la 2<sup>e</sup> année et livrées à l'exploitation avant la fin de la 3<sup>e</sup> année à partir de la promulgation de la loi de concession; les concessionnaires doivent pouvoir constater d'un premier versement en Belgique de deux millions et demi de francs avant d'être autorisés à commencer leurs travaux, art. 2, 9, 17, 10 du cahier des charges.

La déchéance est prononcée de plein droit en cas d'inobservation de ces conditions, art. 16, 17 et 18.

La surveillance générale des travaux d'établissement et d'entretien, ainsi que de l'exploitation, est confiée à des agents du Gouvernement aux frais des concessionnaires, art. 41.

*Garantie des intérêts du commerce et de l'industrie.*

Les bases du tarif actuel des chemins de fer de l'Etat sont adoptées comme bases *maxima*; la compagnie ne peut donc y apporter que des changements avantageux au commerce en général. Toutefois ces changements sont encore soumis à la sanction préalable de l'Etat, art. 23, 27 et 28.

*Garantie contre l'agiotage.*

La société anonyme ou en nom collectif que les concessionnaires sont autorisés à créer ne pourra émettre d'actions en Belgique et ces actions ne pourront être cotées aux bourses de Bruxelles et d'Anvers, qu'après l'entier achèvement des travaux, art. 3 de la convention amendé par la Chambre des Représentants.

La Commission est d'avis que sous ce triple point de vue les stipulations du contrat qui vous est soumis sont nécessaires et suffisantes.

Votre Commission regrette que les questions qui se rattachent à l'emplacement de la station de Louvain n'aient pas pu être tranchées immédiatement; elle émet le vœu toutefois que les difficultés qui ont surgi à ce sujet soient promptement levées et reçoivent une solution qui concilie tous les intérêts.

Quant à la direction vers Diest, votre Commission, en présence de l'article additionnel, qui réserve la décision du tracé au pouvoir royal, croit ne devoir émettre aucune opinion.

Il est à regretter que l'embranchement de Tourinne-la-Grosse ou de Bauvechain sur Jodoigne et celui à partir de Wavre par Genappes sur Nivelles et de là vers Manage, dont l'utilité est évidente non-seulement pour toutes les

( 5 )

parties de la province de Brabant et de la province du Hainaut, que ces embranchements traverseraient, mais aussi pour le railway national dont ils seraient des affluents très-productifs, n'aient pas été compris dans les engagements contractés par les demandeurs de la concession qui fait l'objet du présent rapport.

Il serait on ne peut plus opportun que le Gouvernement interposât ses bons offices, pour que la Compagnie concessionnaire prît l'engagement de construire ces embranchements : son intérêt bien entendu semble au surplus devoir les engager à les exécuter.

En résumé, Messieurs, votre Commission, à l'unanimité, a l'honneur de vous proposer par mon organe l'adoption du projet de loi tel qu'il a été amendé par l'autre Chambre.

Baron DE MACAR.

Vicomte DESMANET DE BIESME.

J.-B. D'HANE.

DE HAUSSY.

Le Chev. P<sup>r</sup>. DE WAUTERS DE BOUCHOUT, Rapporteur.