

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 13 MAI 1837.

***RAPPORT** présenté par M. DUMORTIER, au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay (*).*

MESSIEURS ,

Lorsqu'en 1834 la question de la construction des chemins de fer , par l'État, fut pour la première fois soumise à vos délibérations, les opinions les plus opposées étaient en présence : c'est qu'alors nous étions encore à l'époque des théories et que les faits , qui seuls sont incontestables en pareille matière, nous étaient inconnus. A cette époque, deux grands systèmes étaient en présence : celui de la concession des chemins de fer de vitesse et celui de leur construction par l'État, avec l'établissement de simples droits de péages, et c'est ce dernier qui prévalut par l'adoption de la loi du 1^{er} mai 1834. Depuis lors une modification considérable a été apportée. Au système de simples péages a succédé celui de l'exploitation des rails-voies au bénéfice de l'État, et il nous a si bien réussi que nul ne peut contester les grands avantages qu'il présente. En effet, malgré le bas prix du tarif actuel, qui est descendu jusqu'au taux de deux centimes et demi par personne et par kilomètre, le trésor public trouve encore une source de bénéfices dans cette exploitation, tellement que chacun doit aujourd'hui reconnaître que le système actuel est le plus avantageux possible à l'État et aux particuliers.

Rien ne prouve mieux cette vérité que les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Anvers. On sait que la société qui demandait la concession de cette section évaluait le nombre des voyageurs à 91,250 par an, et qu'elle proposait un tarif d'exploitation calculé à raison de fr. 3-15 par personne. Le tarif actuel de cette même section a réduit les prix jusqu'à la modi-

(*) La commission était composée de MM. *Demonceau*, président, *Behaent*, *Berger*, *Desmanet de Biesme*, *Goblet*, *Kervyn*, *Simons*, *Verdussen* et *Dumortier*, rapporteur.

que somme de fr. 1-20 par personne, et pendant le cours de l'année 1836, quoique la partie de Malines à Anvers n'ait été ouverte que le 1^{er} mai, le nombre des voyageurs ayant été de 771,216, l'excédant des recettes sur les frais d'exploitation a été de plus de fr. 400,000, à quoi il faudra ajouter le bénéfice du transport des marchandises qui n'a pu encore être mis en activité. Ce résultat fait honneur aux hommes distingués qui ont présidé à cette création. On ne peut toutefois méconnaître que toutes les sections ne seront pas aussi satisfaisantes, et qu'il en est même qui, probablement, ne rapporteront que de la perte. Dans cette situation, il importe qu'une fois entré dans cette voie, l'État exécute à son profit les sections qui offrent de grands bénéfices, afin de le mettre à même de satisfaire avec ces bénéfices à ce qu'exige la justice distributive envers toutes les provinces, et c'est dans ce but que le Gouvernement vous propose l'exécution d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay.

Personne ne saurait révoquer en doute que cette nouvelle rail-voie ne soit des plus productives, et si l'importance des routes est en raison de leur production, il faudra reconnaître qu'elle est des plus importantes. Réunir les deux Flandres à la Flandre française et au Hainaut, c'est mettre en rapport des populations nombreuses, actives, industrielles, qui éprouvent le besoin de nouveaux moyens de transport, et qui les réclament depuis long-temps.

L'arrondissement de Lille, dont la population agglomérée s'élève à près d'un demi-million d'âmes, a des rapports quotidiens avec les Flandres pour son commerce et avec le Hainaut pour l'achat de ses matières premières.

Les directions de Gand à la frontière de France, et de Tournay à la Flandre occidentale, seront d'un grand produit par le transport des voyageurs et en outre, celle de Tournay, par le transport des marchandises pondéreuses. Un exemple mettra cette vérité dans tout son jour. L'hectolitre de houille qui se vend à Tournay douze à quatorze sols de Brabant, vaut à Courtray vingt-huit sols d'après le dire d'un de nos collègues, et cependant la distance qui sépare Courtray de Tournay n'est que de cinq lieues.

Cette énorme différence provient de ce que la houille qui part de Tournay pour Courtray doit descendre l'Escaut par Audenarde jusqu'à Gand, et remonter ensuite la Lys par Deynze jusqu'à Courtray, ce qui occasionne un détour d'environ 50 lieues dont moitié en remonte de fleuve, et en outre une perte de temps considérable. Au contraire, lorsque la route projetée aura été contruite, les houilles, les pierres, la chaux, étant chargées au bassin de l'Escaut du quai des salines à Tournay, qui, par sa situation présente les plus grandes facilités, seront transportées en moins d'une heure et à peu de frais à Courtray, Roubaix, Tourcoing, Lille et dans tous les immenses foyers de consommation qui avoisinent ces villes importantes. Aussi la route projetée, tout en étant une source de bénéfices pour le trésor public, amènera une énorme réduction du prix des combustibles, des pierres et des chaux dans la Flandre occidentale et la Flandre française.

M. le Ministre des Travaux publics a remis à l'appui de son projet de loi deux devis estimatifs de la direction qu'il vous propose, l'un formé par MM. Vifquin, Noël et De Moor, l'autre par MM. Simons et Deridder.

Les premiers évaluent les dépenses à la somme de fr. 7,209,537 49 ^{cs}, les seconds ne les évaluent qu'à 6,620,000 francs, encore que leurs expropriations

s'élèvent à 36 hectares de plus que dans l'autre devis. Votre commission a été frappée de cette différence, et en a recherché les causes. Il est résulté d'un examen approfondi la certitude que les dépenses fondamentales se balancent à peu près. La principale différence consiste dans les dépendances et les stations évaluées par les premiers à 1,071,876 francs, tandis que les seconds ne les portent qu'à 432,000 francs, et en second lieu dans les clôtures latérale, dont ces derniers ne parlent pas. Mais en admettant que les dépendances et stations soient construites sans luxe, conformément à la proposition de MM. Simons et Deridder, et à ce qui s'est pratiqué jusqu'ici, il est facile de voir que les deux projets sont au fond à peu près semblables. C'est ce qui résulte du parallèle suivant :

	PROJET de MM. VIFQUIN, ETC.	PROJET de MM. SIMONS ET DERIDDER.
1 ^o Acquisitions de terrains et indemnités . . .	1,004,080 »	1,150,000 »
2 ^o Terrassement pour deux voies	837,455 27	685,000 »
3 ^o Ouvrages d'art pour deux voies	338,000 »	360,000 »
4 ^o Rail-voie, simple voie	3,443,545 »	3,863,000 »
5 ^o DÉPENDANCES. — Barrières, passages à niveau, bornes, ateliers, remises, etc.; fours à <i>coak</i> , loges des gardes, clôtures des stations . . .	432,000 »	432,000 »
6 ^o Frais d'adm ⁿ , direction et surveillance 3 p. 70.	190,735 02	130,000 »
	6,245,815 29	6,120,000 »

Ainsi, en admettant la construction des dépendances sans luxe comme le proposent MM. Simons et Deridder, les deux devis concordent assez bien. Loin de nous la pensée de vouloir intervenir entre les opinions scientifiques d'hommes distingués par leur talent et leur habileté; nous voulons seulement faire remarquer que leurs estimations, en apparence dissemblables, sont au fond à peu près les mêmes et présentent un contrôle satisfaisant pour l'élévation des dépenses du projet qui vous est soumis.

Lorsque, pour la première fois, au sujet de la route de Malines à Ostende, il fut question d'une route en fer vers la France par la Flandre, le tracé projeté partait de Melle et longeait la vallée de l'Escaut. Dans votre commission on s'est demandé si ce tracé n'était pas préférable à celui aujourd'hui proposé par le Gouvernement. Sans doute, si l'on n'examine que les rapports entre Gand et Tournay, ce tracé plus direct et plus court, devrait avoir la préférence. Mais sous le rapport du produit, celui actuellement présenté par le Gouvernement présente des avantages immenses. En effet, le tracé par la vallée de l'Escaut ne serait d'aucun usage pour le transport des marchandises pondéreuses du Hainaut, qui s'écouleront toujours plus économiquement par ce fleuve, tandis que l'autre mettant directement en rapport les bassins de la

Lys et de l'Escaut, remplacera avec avantage le canal de Tournay à Courtray sollicité depuis de nombreuses années par cette dernière ville, mais dont la construction eût été difficilement praticable. En outre, il faut reconnaître que les populations traversées par le nouveau projet sont bien plus nombreuses et plus actives que celles traversées par l'ancien.

Par ces considérations, votre commission vous propose d'adopter le tracé présenté par le Gouvernement. Elle est d'accord que la loi doit se borner à indiquer la direction générale, en abandonnant les détails d'exécution au Gouvernement. Toutefois il en est de très-importants, par exemple, les stations sur lesquelles elle doit rendre le Gouvernement attentif; car souvent la prospérité du chemin et des localités dépend entièrement de cet objet.

Dans le sein de votre commission, plusieurs membres ont fait remarquer que tout en construisant aux frais de l'État les routes productives comme celle proposée par le Gouvernement, la justice distributive et une bonne politique exigeaient que l'on ne négligeât pas certaines provinces, auxquelles des promesses ont été implicitement faites, lors de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834. Cette considération a paru fondée à votre commission. Toutes les provinces contribuant à la confection des rails-voies, il est de toute justice qu'elles y participent de même.

Lors de la remise du premier projet, des tracés avaient été indiqués vers Namur et le Limbourg, il y a donc quasi-engagement à l'égard de ces provinces. L'importance du tracé vers Namur ne saurait surtout être contestée, puisque l'intérêt particulier, toujours si éclairé en matière de constructions, a déjà fourni deux projets de concession. En effet, ce tracé est dans la direction du Luxembourg et peut ainsi favoriser à ses nombreux produits, un moyen d'écoulement dans les provinces occidentales. Le Luxembourg, si riche en mines de toute espèce, n'attend que l'ouverture de communications, pour acquérir un degré de prospérité inconnu jusqu'à ce jour.

Sans doute plusieurs années s'écouleront avant que le projet qui concerne cette dernière province ne puisse se réaliser; mais il est juste que du moins le principe en soit posé dans la loi, afin qu'aucune partie du royaume ne soit déshéritée dans le partage des chemins de fer.

C'est d'après ces considérations que votre commission vous propose l'adjonction d'un nouvel article, destiné à établir que la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg, seront rattachées au chemin de fer de l'État.

Avant que d'admettre cette proposition, nous avons cru devoir consulter le Ministre des Travaux publics, qui nous a fait connaître que l'on peut sans exagération, porter à 5,800,000 francs, le capital nécessaire à l'établissement d'un chemin de fer de Tirlemont à Namur, de 41 kilomètres d'étendue, construit sur les mêmes bases que la route de Bruxelles à Anvers, à simple voie de fer; mais avec les acquisitions de terrains, les ouvrages de terrassement et travaux d'art étant établis pour recevoir une double voie, un embranchement jusqu'à St.-Trond, partant du tronc principal, près de Lauden, sur une étendue de 12 kilomètres, s'élèverait d'après les mêmes données, à la somme de 950,000 francs.

Quelques membres de la commission ont exprimé la crainte que l'adoption de ces diverses propositions n'apportât des retards à la construction des autres

directions. Il a été répondu que la mise à exécution de la présente loi ne pourra pas suivre immédiatement sa promulgation, à cause des études des travaux préparatoires qu'elle entraînera, qu'ainsi avant de mettre la main à l'œuvre, les travaux des autres sections en construction seront avancés, et que par conséquent aucun retard n'est à craindre pour la construction des routes décrétées par la loi du 1^{er} mai 1834.

Au reste l'article additionnel que nous vous proposons, ne doit pas être considéré comme le complément des travaux à entreprendre aux frais de l'État. L'avenir nous dira quels sont les embranchemens que l'État doit construire, soit pour augmenter les produits, soit par un sentiment de justice distributive. Entre temps, il importe que le Gouvernement n'accorde que des concessions partielles, qui, réunies, ne puissent pas porter atteinte au système de grandes communications exécuté aux frais de l'État.

Bruxelles, le 13 mai 1837.

Le Rapporteur,

B.-C. DUMORTIER.

Le Président,

G. DEMONCEAU.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut :

Vu la loi du 1^{er} mai 1834, décrétant l'établissement d'un système de chemin de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers; au nord sur Anvers; à l'ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers la frontière de France par le Hainaut;

Voulant donner une première extension à la loi du 1^{er} mai 1834;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et Nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi, aux frais de l'État, un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray.

ART. 2.

La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seront également rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834.

ART. 3.

Il sera pourvu à cette dépense par les moyens qui ont été ou qui seront mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834.

Mandons et ordonnons, etc.
