

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 14 MARS 1873.

**Rapport de la Commission des Travaux Publics,
chargée d'examiner le Projet de Loi qui approuve
la Convention du 26 octobre 1872, pour assurer
le raccordement des chemins de fer Prince
Henri avec les chemins de fer belges, et celle
du 31 janvier 1873, portant rachat par l'État
des droits de la Grande Compagnie du Luxem-
bourg.**

*(Voir les N°s 106, 128, 154, 155 et 157 de la Chambre des Représentants,
et le N° 46 du Sénat.)*

Présents : MM. le Baron de WOELMONT d'HAMBRAINE, Président ; le Duc d'URSEL, le Comte de MÉRODE WESTERLOO, le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE, le Baron GUSTAVE DE WOELMONT, le Vicomte VILAIN XIII, LEBEAU et le Baron de LABBEVILLE, Rapporteur.

MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux Publics à qui vous avez renvoyé ce projet éprouve le besoin de manifester sa vive satisfaction de ce que le Gouvernement, par la convention du 31 janvier 1873, est enfin parvenu à racheter au profit de l'État les droits de la Grande Compagnie du Luxembourg. Par ce rachat elle voit un pas de plus fait dans la réalisation d'un vœu qu'elle n'a cessé, dès 1864, à l'occasion de la discussion de chaque budget, de recommander à la sollicitude de M. le Ministre des Travaux Publics, celui de la reprise par l'État de l'exploitation des lignes concédées ; cette grande question, après de vives et longues discussions tant dans la Chambre que dans la presse, semble ne plus rencontrer que de rares contradicteurs ; à l'origine du chemin de fer, on a cru pouvoir appliquer aux transports les principes généraux du commerce et aux chemins de fer les règles générales en matière de transport, c'est-à-dire la libre concurrence. Seule la Belgique, en construisant en 1834 avec les deniers des contribuables le premier chemin de fer, a pensé qu'il pouvait y avoir là un service public qu'il fallait réserver à l'État comme les postes et les télégraphes ; en effet, l'expérience eût bientôt démontré que la

liberté des entreprises de chemins de fer, la concurrence illimitée est une utopie, que les localités placées entre les deux parcours, en dehors de la concurrence, sont toujours sacrifiées aux nécessités de la lutte qui s'établit aux extrémités. De là des inégalités artificielles dans les conditions de la production qu'il serait injuste de ne pas chercher à faire disparaître. L'unité d'exploitation étant une éventualité inévitable, il est préférable que cette unité soit entre les mains de l'Etat plutôt que dans les mains d'une compagnie ; au point de vue de la société, il est très-important à une nation jalouse de son indépendance de conserver la plénitude de l'action sur ses chemins de fer ; dans le domaine économique, l'exploitation des chemins de fer a une portée considérable, ses tarifs ont souvent dans l'espèce plus d'influence pour la prospérité générale d'un pays que les tarifs des douanes ; car, avec les tarifs à longue distance, on peut les neutraliser complètement et rompre, en tenant le prix de transport à un taux trop élevé, l'équilibre entre les provenances d'une même marchandise ; enfin, pour le consommateur de transport même, il est essentiel d'être desservi par l'administration de l'Etat qui garantit aux populations, à tous les intérêts, des avantages bien supérieurs à ceux que peut leur procurer la meilleure administration des compagnies privées ; aussi, voyons-nous dans la plupart des Etats de l'Europe, en Suisse, en Allemagne et particulièrement en Angleterre, qu'un mouvement considérable se dessine vers l'unité par l'Etat rien qu'en vue des consommateurs et des intérêts particuliers.

Après ce préliminaire, un membre, bien que partageant entièrement les principes qui viennent d'être énoncés, croit de son devoir de faire observer que le Gouvernement est loin de les appliquer à toutes les parties du pays ; il cite entre autres la Province du Limbourg qui n'a pas sur son territoire un seul kilomètre de chemin de fer exploité par l'Etat ; il exprime l'espoir que cet état de choses ne tardera pas à prendre fin et que cette province si longtemps deshéritée sous ce rapport, sera à l'avenir traitée selon les lois d'une meilleure justice distributive.

Par la Convention intervenue le 31 janvier 1873 entre le Gouvernement et la Société du chemin de fer des Bassins Houillers du Hainaut, représentée par M. Simon Philippart, son administrateur délégué, les concessions de chemins de fer et la concession du canal de l'Ourthe, octroyées à la Compagnie du Grand Luxembourg, sont considérées comme ayant pris fin.

L'Etat en prend possession à la date du 1^{er} janvier de cette année avec le matériel roulant, le mobilier et de toutes les propriétés mobilières et immobilières, ainsi que des concessions de mines qui sont la propriété de ladite Compagnie.

Pour prix de cette cession, le Gouvernement s'engage à payer aux 114,460 actions ordinaires de la Grande Compagnie du Luxembourg et ce jusques et y compris l'année 1950 qui est le terme des concessions, un revenu annuel de 22 francs par titre, c'est-à-dire de 2,518,120 francs pour toutes les actions.

A raison de 4 p. c. ces 78 annuités de 2,518,120 francs représentent au 1^{er} janvier 1873 un capital d'environ fr. 59,999,000

A cette charge il faut ajouter l'intérêt et l'amortissement :

1° Des actions privilégiées qui, jusqu'en 1949, exigent une dotation annuelle de 285,000 francs, correspondant à un capital actuel d'environ. fr. 6,777,000

2° Des obligations de 500 francs, exigeant jusqu'en 1934, une somme annuelle de 5,195,000 fr. qui représentent un capital d'environ fr. 72,809,000

5° Des obligations de 100 francs qui seront remboursées en totalité en 1929, au moyen d'une annuité de 598,700 francs, représentant un capital d'environ . . . fr. 15,367,000

Ce qui fait ensemble pour l'intérêt et l'amortissement des actions privilégiées et des obligations, un capital de . . . fr. 92,953,000

On obtient, ainsi que l'indique l'Exposé des motifs, pour les charges afférentes aux actions et obligations réunies, fr. 152,952,000 prix qui n'est pas sensiblement supérieur à celui offert à la Grande Compagnie du Luxembourg, lors des négociations entamées au mois d'avril 1872.

On voit donc que le Gouvernement a obtenu cette cession à des conditions satisfaisantes, si l'on tient compte que le matériel roulant et le mobilier, d'une valeur approximative de fr. 18,000,000, devait être remboursé à la Compagnie à l'expiration des concessions.

Il est en outre à remarquer que ce rachat exonère l'État de la garantie annuelle de 520,000 fr. dont la ligne de l'Ourthe et l'embranchement de Bastogne jouissait, et qu'il fait disparaître, avantage précieux, le *droit de préférence attribué à la Société concessionnaire par son cahier des charges à la construction de tous les chemins de fer projetés dans la province de Luxembourg*, ce qui paralysait l'établissement de toutes nouvelles voies ayant pour objet de mettre en relation plus directe les riches minières du Luxembourg et du Grand-Duché avec les établissements sidérurgiques et charbonniers du Hainaut et de Liège, enfin, ce rachat aura pour conséquence la substitution des tarifs des chemins de fer de l'État, pour le transport des voyageurs et des marchandises, à ceux de la Grande Compagnie du Luxembourg, ce qui sera un immense bienfait pour les intérêts généraux du pays.

Le chapitre II de la Convention précitée a rapport à la construction de chemins de fer dans les provinces de Namur et de Luxembourg, réclamées avec tant d'instance depuis de si nombreuses années par les populations de ces provinces.

La Société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut, qui renonce au bénéfice de la Convention conclue le 5 mai 1870 par le Gouvernement avec la Société générale d'Exploitation, s'engage à construire, moyennant la somme de 200,000 francs par kilomètre, ou de 8,000 francs de rente belge de 4, 5 ou 2 1/2 p. c., diverses lignes dont le développement total est d'environ 225 kilomètres :

a. Un chemin de fer partant de Gembloux, sur la ligne de Bruxelles à Namur et aboutissant à un point du chemin de fer de l'État, entre Tamines et Jemeppe;

b. Un chemin de fer prenant son origine à la station de Tamines, du chemin de fer de l'État et aboutissant au chemin de fer de Namur à Givet entre Dinant et la frontière française;

c. Un chemin de fer qui, formant le prolongement du précédent, partira

du point où celui-ci coupera la ligne de Namur à Givet, pour aller rejoindre le chemin de fer de Namur à Arlon ou près de Jemelle ;

d. Un chemin de fer partant de la ligne précédente, se dirigeant vers Athus, en passant près de Beauraing, Paliseul, Florenville et Virton et par la vallée de la Vire avec un embranchement vers la frontière française dans la direction de Gorcy.

Quant à la ligne d'Athus à la Meuse reprise ci-dessus sous le littéra d, le rachat des concessions de la Grande Compagnie du Luxembourg en rendait pour le moment la construction moins nécessaire. Mais le Gouvernement, en vue des immenses transports qui doivent dans un avenir rapproché s'effectuer entre les minières du Grand-Duché et les bassins du Hainaut et de Liège, a jugé qu'il était avantageux de décider dès maintenant la construction de cette voie supplémentaire, qui offrira un débouché aux produits des minières situées sur le territoire belge dans la vallée de la Vire et dessert, dans d'excellentes conditions, toute la partie méridionale de la province du Luxembourg.

Pour que le rachat des concessions de la Grande Compagnie du Luxembourg et la construction des lignes nouvelles dont il est parlé plus haut puissent recevoir tous les effets utiles, il était nécessaire que la solution de continuité existant entre le réseau Prince Henri et le réseau belge fût comblée par l'établissement sur notre territoire et celui du Grand-Duché d'embranchements ; c'est pour obvier à ces graves inconvénients qui avaient frappé depuis fort longtemps le Gouvernement belge, que celui-ci a conclu avec le Gouvernement Grand-Ducal le traité du 26 octobre 1872, par lequel l'État s'est engagé à accorder à la Société Prince Henri la concession de deux branches de chemin de fer, l'une partant de la frontière Grand-Ducale, près de Pétange, pour se raccorder à la station actuelle d'Athus ; l'autre, partant de la même frontière, entre Pétange et Bettingen, pour se raccorder à la station d'Autelbas du chemin de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg. Cette concession qui fait l'objet du chapitre III de la Convention du 31 janvier dernier comprend, en outre, une autre branche de chemin de fer qui, partant de la station de Bastogne, aboutira à la frontière Grand-Ducale, dans la direction de Wiltz.

Entre les stations d'Athus, d'Autelbas et de Bastogne, et les points où le réseau de la Société Prince Henri viendra aboutir, les distances à parcourir ne seront respectivement que de 1 1/2, 4 et 7 kilomètres ; à raison du peu d'importance de ces parties, il a été jugé rationnel de les considérer comme appartenant à ce réseau tant sous le rapport de la durée de la concession qu'au point de vue des tarifs à appliquer, selon la clause insérée à l'art. XXXIX de la Convention du 31 janvier 1873.

La Société du chemin de fer Prince Henri « réduira pour le parcours » effectué sur ses lignes et embranchements, tant à l'aller qu'au retour, de » cinq à quatre centimes, la taxe à l'article XVII de son cahier des charges » pour la seconde catégorie de la quatrième classe de marchandises. »
« Elle ne comptera que le *minimum* de sept kilomètres pour les transports » jusqu'à Athus du minéral, empruntant, pour se rendre en Belgique par cette » voie, l'embranchement de la Madeleine. »

Par suite d'un amendement de M. Demeur, adopté par la Chambre des

Représentants dans sa séance du 13 de ce mois, la Convention du 31 janvier 1873 reçoit une modification qui a son importance; en effet, par l'article 6 du Projet de Loi, le Gouvernement se réserve la faculté de racheter, après vingt ans, les chemins de fer qui sont énumérés à l'art. 30 de la dite Convention aux conditions suivantes :

« On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on » en retranchera celui des deux années les moins favorables, et la moyenne » du revenu des cinq années qui resteront après retranchement sera capita- » lisée à raison de 5 p. c. et on ajoutera une prime de 15 p. c. »

La Chambre par l'adoption de cet article a, sans doute, dans un intérêt de sécurité nationale, été guidée par le désir de voir réunies entre les mains de l'Etat toutes les voies ferrées qui aboutissent à nos frontières. Mais cet article, en stipulant *simplement* les conditions du rachat des trois embranchements, n'apporte-t-il pas des modifications aux articles XXXIII et XLIII de ladite Convention qui accordent des avantages considérables à la Société du réseau Prince Henri, en l'exonérant *de toutes dépenses pour les lignes concédées dans les stations d'Autelbas, d'Athus et de Bastogne, ainsi que de celles relatives à l'extension, l'entretien et l'exploitation de ces mêmes gares?*

Votre Commission, à cause du délai fatal du 15, n'ayant pas eu le temps d'appeler dans son sein MM. les Ministres des Finances et des Travaux Publics, les prie de bien vouloir donner au Sénat des explications à cet égard, et dans l'affirmative, si la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut n'élève pas d'objection au sujet de cette modification à la Convention intervenue entre elle et le Gouvernement ?

Un autre changement a été admis au projet primitif, c'est celui qui autorise le Gouvernement, art. 7, de concéder aux clauses et conditions qu'il déterminera :

- « 1° Un chemin de fer partant d'un point situé à proximité de Marche » et aboutissant à la frontière prussienne en passant près de Vielsalm ;
- » 2° Un chemin de fer partant de Bastogne et aboutissant à la ligne de » l'Ourthe.
- » Le Gouvernement pourra reprendre l'exploitation de ces lignes à raison » de 50 p. c. de la recette brute. »

Après cette analyse générale du Projet de Loi actuellement soumis à vos délibérations, il est passé à l'examen des articles qui n'a soulevé qu'une seule observation : un membre attire la sérieuse attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la nécessité, dans l'adoption définitive des plans pour la construction des différentes lignes reprises au projet, de ne pas s'arrêter aux convenances de l'entrepreneur, mais de s'efforcer autant que possible à satisfaire aux intérêts si respectables des points intermédiaires, en faisant passer les nouvelles voies ferrées par les communes les plus peuplées.

Votre Commission a l'honneur en conséquence de vous proposer l'adoption de ce projet à l'unanimité; elle vous propose aussi, Messieurs, de bien vouloir décider le dépôt sur le bureau, pendant la discussion, des différentes pétitions ci-contre que vous lui avez renvoyées et de les transmettre ensuite à M. le Ministre des Travaux Publics :

- 1° Le Conseil communal de Beauraing et un grand nombre d'habitants du canton de ce nom demandent le rachat par l'Etat du chemin de fer du Luxe n-

bourg et la création d'une ligne le reliant au bassin de Charleroi, par la vallée du fond de Famenne ;

2° Le Conseil communal de Neufchâteau demande que, lors de la discussion du Projet de Loi relatif au chemin de fer du Luxembourg, on y introduise un amendement pour la construction d'une voie ferrée prenant son point de départ à la ligne de Bastogne, station de Bernimont, pour aboutir à la ligne française, vers Carignan, Sachy, Douzy et Bazeilles ;

Même requête du Conseil communal de Grapfontaine ;

3° Le sieur Sivilie, régisseur des mines de Longwilly, présente des observations sur le chemin de fer de Bastogne à Gouvy ;

4° Le Conseil communal de Champlon se plaint de ce que l'embranchement du chemin de fer de Bastogne vers Marche, concédé en 1870 à la Compagnie des Bassins Houillers, ne figure pas parmi les travaux projetés par le Gouvernement ;

5° Les membres de l'Administration communale et un grand nombre d'habitants de Bouillon présentent des observations au sujet du Projet de Loi relatif à la reprise par l'Etat du chemin de fer du Luxembourg, et réclament la construction d'un chemin de fer de Sedan à Libramont, passant par ou près de Bouillon et Dohan ;

Même requête du Conseil communal de Dohan ;

6° L'Administration communale de Framont présente des observations sur le Projet de Loi relatif au rachat du chemin de fer du Luxembourg et réclame l'exécution d'un embranchement de Libramont à Sedan ;

Même requête de l'Administration communale de Recogne ;

Id.	id.	id.	d'Anloy ;
Id.	id.	id.	de Paliseul ;
Id.	id.	id.	d'Offagne ;
Id.	id.	id.	de Cugnon ;
Id.	id.	id.	d'Opont.

Le Conseil communal d'Herbeumont présente des observations sur le Projet de Loi relatif au rachat du chemin de fer du Luxembourg et réclame la construction d'un embranchement de Libramont à Sedan.

Même requête du Conseil communal de Jéhouville ;

Id.	id.	de Sainte-Cécile ;
Id.	id.	de Sugny ;
Id.	id.	d'Orgeo ;
Id.	id.	de Fays-les-Veneurs ;
Id.	id.	de Mogimont.

Le Président,

Baron DE WOELMONT D'HAMBRAINE.

Le Rapporteur,

Baron DE LABBEVILLE.