

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 14 AVRIL 1853.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui proroge au 1^{er} avril 1855, la loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de Péages.

(Voir les Nos 191 et 194 de la Chambre de Représentants, et le N° 79 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président, le Baron DAMINET, le Baron DE
BUISSERET, DE WOUTERS DE BOUCHOUT, DE RYCKMAN DE WINGHE, DE DORLODOT,
ROBERT et FERD. SPITAELS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Le projet de loi sur les péages n'aurait probablement soulevé dans le sein de votre Commission aucune discussion, si un amendement de la Section Centrale de la Chambre des Représentants, formant aujourd'hui l'art. 2 de cette loi, n'y avait été introduit et adopté par la Chambre presque sans discussion.

Cet article fait revivre, dans son intégrité, la législation de 1832, abrogée de fait, en ce qui concerne les chemins de fer de plus de 10 kilomètres; il impose, de nouveau, l'enquête publique, préalable à toute demande en concession d'une ligne de chemin de fer, tant au point de vue de l'utilité, qu'au taux des péages et à la durée de la concession.

Votre Commission a vainement cherché, dans le rapport de la section centrale et dans la discussion de la Chambre, les motifs qui auraient dû justifier l'adjonction d'un article qui vient changer incidemment tout un système établi et suivi sans inconvénient depuis 1845, système qui constitue une espèce de droit acquis pour les concessions actuellement pendantes et en instruction, en tenant compte du mode suivi pour la présentation aux Chambres législatives des projets de loi qui ont été votés en 1845, 1846 et 1851 et depuis lors.

Votre Commission n'a pas bien compris la nécessité et les avantages qui résulteraient pour l'État des prescriptions impératives, ravivant celles de la loi du 19 juillet 1832, abandonnées en pratique depuis que la loi de 1845 a réservé à la législature la collation des concessions de plus de 10 kilom., tout en dispensant pour ces chemins de la mise en adjudication publique.

Votre Commission s'est demandé si l'instruction suivie en ce moment ne présentait pas toutes les garanties désirables, alors que la Législature est seule

appelée à octroyer les concessions de chemins de fer de plus de 10 kil. et qu'il lui est toujours loisible d'ordonner tel supplément d'instruction qu'elle jugerait convenable.

Examinons un instant la manière dont les choses se sont passées depuis 1845, nous verrons si les inconvénients que l'on veut prévoir sont réellement à redouter.

Dans l'état actuel des choses, l'enquête que l'on veut publique a lieu administrativement. Lorsqu'une demande en concession d'une ligne de chemin de fer de plus de 10 kil. est adressée au Gouvernement, elle est envoyée à l'avis de l'ingénieur en chef de la province du ressort et par celui-ci à l'avis de l'ingénieur du district traversé par la voie ferrée projetée. Les autorités des principales localités sont en outre consultées. C'est sur l'ensemble de ces rapports que le Conseil supérieur des ponts et chaussées prononce et fait connaître au Ministre des Travaux Publics s'il y a lieu ou non de donner suite à la demande formée. Si cette demande entraîne l'intervention de l'État, le Ministre des Travaux Publics en réfère à son collègue ayant les Finances dans ses attributions.

Ce mode d'instruction a paru suffisant à votre Commission surtout en présence de la décision qui en dernier ressort appartient aux Chambres. Elle s'est même demandé si l'enquête publique ne présenterait pas plutôt des inconvénients, alors que l'on y voit un moyen de sauvegarder les finances de l'État.

En effet, votre Commission a pensé, que les localités traversées par un chemin demandé et soumis à l'enquête seraient assez mauvais juges, à l'endroit du trésor, en présence de l'intérêt direct qu'elles pourraient avoir à la construction de telle ou telle ligne. Il lui a paru que le Gouvernement serait plus facilement débordé et amené à des dépenses qu'il désirerait éviter ou remettre, en présence d'enquêtes publiques nombreuses, qui auraient surexcité les appétits locaux et qui pourraient conduire ainsi au résultat que l'on semble vouloir éviter.

L'utilité de l'enquête publique est reconnue indispensable par votre Commission, alors qu'il s'agit de chemins de fer ou de canaux de moins de dix kil., parce qu'ils peuvent être concédés par arrêté royal sur la proposition des ministres; tandis que toute concession, d'une plus grande étendue, doit nécessairement recevoir la sanction législative.

Les lenteurs inhérentes aux enquêtes publiques, les conflits qu'elles provoquent entre les localités rivales, sont encore des motifs pour s'en tenir à l'enquête et à l'instruction administratives; les Chambres, nous l'avons déjà dit, sont toujours à même d'ordonner un supplément d'instruction, si elles le jugeaient nécessaire.

Votre Commission est encore dominée par la crainte qu'une instruction qui devrait se prolonger outre-mesure n'éloigne les capitaux d'entreprises vers lesquelles l'État a un intérêt direct de les voir affluer, au point de vue du développement des intérêts matériels que des voies de communication nouvelles tendent toujours à développer.

Un dernier motif a guidé votre Commission, elle pense que la stabilité en matière de législation est une nécessité gouvernementale, elle ne croit pas qu'il convienne de changer ainsi incidemment et du jour au lendemain, un

(5)

mode de procédure sous l'empire duquel de grands intérêts peuvent être engagés.

Par ces motifs, j'ai l'honneur de vous proposer, Messieurs, au nom de votre Commission des Travaux publics, par 7 voix contre une abstention, la suppression de l'art. 2 et le rétablissement de la loi, telle qu'elle avait été présentée par le Gouvernement à la Chambre des Représentants.

Le Président,
Le Duc D'URSEL.

Le Rapporteur,
FERD. SPITAEELS.