

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 14 JUIN 1853.

---

### Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui autorise la concession de plusieurs chemins de fer.

(Voir les N<sup>os</sup> 279, 294 et 319 de la Chambre des Représentants et le N<sup>o</sup> 152 du Sénat.)

---

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président, DE WOUTERS DE BOUCHOUT, DE RYCKMAN DE WINGHE, BARON DE BUISSERET, ROBERT, FERD. SPITAEELS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Une convention est intervenue entre le Gouvernement d'une part et MM. W. Magnay et Marchal d'autre part pour la construction d'un chemin de fer de Fleurus ou Ligny à Landen par Gembloux, de Groenendael à Nivelles par Waterloo. Le Gouvernement s'est en outre réservé le droit d'imposer ultérieurement aux concessionnaires l'obligation de relier :

- 1<sup>o</sup> Le bassin houiller de la Basse-Sambre;
- 2<sup>o</sup> La ville de Tirlémont en passant par Jodoigne.

La convention dont il est parlé ci-dessus est accompagnée d'un cahier des charges, en un mot l'affaire est complète et le Sénat peut se rendre compte des avantages possibles de cette voie ferrée, et apprécier la portée du vote qu'il doit remettre.

Toutefois le projet de loi dont nous venons de donner l'analyse n'a pas été discuté et voté isolément, quatre autres chemins de fer y ont été ajoutés *par amendement*, ils forment les art. 2 et 3 du projet.

Une discussion de principe s'est d'abord élevée dans le sein de votre Commission, sur la question de savoir s'il convenait d'admettre ainsi des séries de chemins de fer votés incidemment, dont il est impossible d'apprécier l'utilité, et qui ne font encore l'objet d'aucune convention avec le Gouvernement; de sorte que c'est une simple éventualité que vous transformez en loi, c'est un pouvoir que vous donnez au Ministre des Travaux Publics pour des actes dont vous ne sauriez apprécier toute la portée.

Cette marche a surtout des inconvénients lorsque l'on se trouve comme en ce moment à la fin d'une session longue et laborieuse, à une époque où le

temps manque pour s'éclairer convenablement sur les questions à examiner, alors surtout qu'il y a absence complète des documents nécessaire à une saine appréciation.

Tout en désirant favoriser la création de nouveaux chemins de fer, alors surtout qu'ils n'entraînent l'Etat dans aucune dépense, votre Commission s'est demandée si cette marche n'était point de nature à compromettre les affaires sérieuses ; ainsi l'art. 3 portant concession d'un chemin de fer de Schelle à Malines et de Blankenberghe au chemin de fer de l'État lui a paru tout-à-fait intempestif et il ne nous a point été donné d'apprécier leur degré d'utilité.

M. le Ministre des Travaux publics, invité par votre Commission à lui fournir des explications sur les chemins de fer désignés aux articles 2 et 3, nous a fait connaître qu'il était sur le point de faire des conventions pour l'exécution des chemins de fer compris à l'art. 3. Ces voies de communications ne sont pas nouvelles ; lors du vote de la loi sur les travaux publics de 1851, un amendement fut même proposé au Sénat pour assurer au chemin de fer de Jemeppe vers Tirlemont une garantie d'un minimum d'intérêt ; cette voie a été complètement étudiée depuis longtemps ; ses ressources, son parcours sont connus ; elle a été demandée ; les circonstances seules ont empêché la formation d'une compagnie qui semble se présenter sérieusement aujourd'hui pour l'exécution de cette ligne ferrée.

Quant au chemin de Louvain vers Hérenthals par Aerschot, c'est un corollaire du chemin de la Campine que le Sénat a voté et doté d'un minimum d'intérêt. Le chemin d'Hérenthals était étudié à cette époque, les négociations financières ne sont pas assez avancées pour être traduites en un Projet de Loi ; mais au moins les pièces distribuées à chacun de vous ont pu vous mettre à même d'apprécier sa direction, son utilité et son importance.

L'art. 3 confère au Gouvernement la faculté de concéder un chemin de fer de Schelle à Malines et de Blankenberghe au chemin de fer de l'État.

Pour qu'un chemin de fer soit viable, pour que l'on puisse croire à son exécution sérieuse, il faut qu'il présente des conditions de trafic d'où résulte la possibilité d'un revenu, quelque minime que l'on veuille l'admettre. Quand ces conditions de trafic ne sont pas plausibles, l'exécution d'une ligne semblable n'est possible qu'à l'intervention de l'État qui, pour des motifs d'intérêt général, peut dans certaines circonstances prêter son concours soit par voie de subside ou de garantie d'intérêts.

M. le Ministre des Travaux Publics a déclaré à votre Commission que le projet de chemin de fer de Schelle n'était pas nouveau, qu'il avait fait l'objet d'une convention et d'un projet de Loi non suivis d'exécution il est vrai, entre la veuve Van Enschoot et l'État, il a cité quelques chiffres desquels découle la preuve que le transport des briques et des pannes en destination de Tirlemont et de Verviers se ferait plus avantageusement par cette voie nouvelle et le chemin de l'État que par la voie d'eau jusqu'à Louvain où ces produits prendraient également le chemin de fer pour arriver aux destinations prémentionnées.

Votre Commission s'est trouvée dans l'impossibilité absolue d'apprécier l'utilité de cette voie ferrée ; il a été observé à M. le Ministre des Travaux Publics que le transport vers les deux directions qu'il citait ne constituait

nécessairement qu'un trafic restreint que l'on doutait que l'intervention de l'État ne soit point nécessaire directement ou indirectement pour l'exécution de cette ligne.

Votre Commission doit encore vous faire remarquer qu'il doit être entendu, si le Sénat adoptait le projet de loi, que le libellé du 1<sup>er</sup> § de l'art. 2 est applicable à l'art. 3, l'absence de cette stipulation pourrait être interprétée en ce sens, que le Gouvernement aurait, sauf l'intervention financière de l'État, la faculté d'accorder des conditions plus favorables que celles reprises dans la convention intervenue entre lui et MM. Magnay et Marchal, convention applicable aux chemins de fer repris à l'art. 2.

Votre Commission fait une réserve formelle à cet égard.

Quant au chemin de fer de Blankenberghe à celui de l'État, votre Commission n'a pas pu apprécier, faute de documents, l'utilité et les avantages de cette voie ferrée.

En résumé, Messieurs, et dans cette situation, votre Commission n'a pu se rallier au projet de loi tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants, elle reconnaît l'utilité et les avantages attachés à l'exécution des chemins de fer repris aux art. 1 et 2; mais elle propose l'ajournement à la prochaine session des deux lignes désignées dans l'art. 3. Cette décision a été prise à l'unanimité des membres présents.

Votre Commission estime que cette décision n'entravera pas l'exécution des lignes désignées dans les art. 1 et 2. Les conventions pour Jemmeppes à Hérenthals ne sont pas encore faites, elles pourront l'être, et rien ne doit empêcher après cela les concessionnaires à s'occuper des mesures préliminaires à l'exécution de leur chemin de fer.

*Le Président,*  
Le Duc D'URSEL.

*Le Rapporteur,*  
FERD. SPITAEELS.