

SÉNAT DE BELGIQUE.

26 AVRIL 1834.

*Rapport de la Commission chargée de l'examen du Projet
de Loi relatif aux routes en fer.***MESSIEURS,**

La Commission, chargée de l'examen de la route en fer de la mer au Rhin avec un embranchement vers les frontières de France, m'autorise à vous soumettre ses observations.

Les routes à rainures en fer, établies en France et en Angleterre, prouvent à l'évidence tous les avantages de ce nouveau mode de communication; il joint l'économie du transport à la célérité; et comme tel, est préféré à tous les moyens connus jusqu'à ce jour, pour faire parcourir les plus grandes distances en peu d'heures.

La Belgique, placée au centre de l'Europe, ne pouvait rester stationnaire devant ce nouveau mode de transport; deux points essentiels lui étaient assignés pour faire jouir le pays des avantages des nouvelles constructions: c'était la communication intérieure de ville à ville, et de doter en même tems ce pays d'une route nationale, en joignant l'Océan à l'Escaut, à la Meuse et au Rhin, et par un embranchement, à la France; ce problème a été résolu par le projet soumis à votre délibération. Messieurs, six chef-lieux de Province et grand nombre de villes sont traversés par la route projetée; elle assure à l'intérieur communication facile, et à l'extérieur elle va nous placer dans une position toute nouvelle vis-à-vis de l'Allemagne; car joindre l'Océan à l'Escaut, à la Meuse et au Rhin, c'est donner à ces fleuves une embouchure Belge, c'est ajouter encore l'intérêt de la grande confédération commerciale de l'Allemagne à toutes les garanties qui nous assurent déjà la liberté de l'Escaut. La route de fer de Cologne à Anvers sera toujours préférée à celle que pourrait construire la Hollande: elle est plus directe, à l'abri des inondations, et des entraves sans fin de localités qui existent dans ce pays, le port d'Anvers étant placé de manière à assurer des avantages nombreux aux armateurs, et à être débarrassé des glaces beaucoup plutôt que ceux d'Amsterdam et de Rotterdam, et celui d'Ostende par les travaux faits et projetés devant bientôt offrir au commerce une embouchure facile et des bassins spacieux.

D'après toutes ces considérations la majorité de la Commission croit que la route projetée est avantageuse aux différentes villes qu'elle traverse, et au pays comme route de communication et de transit.

Deux modes se présentent pour l'exécution de la route, ou par concession ou par le Gouvernement.

Les bénéfices qui semblent résulter pour le royaume de l'adoption du mode de concession dans l'exécution de ce grand ouvrage national, et les argumens nombreux fondés surtout sur l'exemple et l'expérience acquis en Angleterre, militent en faveur des entreprises confiées à l'activité et à l'intelligence intéressée des sociétés concessionnaires; mais des considérations d'un ordre supérieur, des vues d'une haute politique et qui prennent leur première importance dans l'actualité de notre position intérieure, et de notre rivalité commerciale vis-à-vis de la Hollande, déterminent le Gouvernement à se réserver à lui-même et à sa charge,

l'exécution de ces grands travaux pour rester ainsi l'arbitre de la conduite des ouvrages, de la fixation des tarifs et des modérations à accorder en faveur du transit étranger. L'Etat croit ainsi devoir dans cette circonstance dévier de la marche qu'il s'était tracée par la loi du 18 juillet 1832; le Gouvernement croit également et non sans raison qu'en abandonnant à l'industrie particulière l'exploitation et principalement le choix des divers embranchemens de route, les sociétés n'offrent naturellement leur concours que pour les routes les plus productives et délaissent ainsi celles d'un profit incertain, quoiqu'également indispensables à la prospérité de la Belgique : dans les mains de l'Etat au contraire, c'est vers les points qui doivent dès l'origine profiter au bien-être public qu'il est à même de diriger ses travaux; il est évident en outre que dans l'exécution d'une pareille entreprise, qui doit offrir à la Belgique un nouveau débouché vers l'Allemagne, à l'abri désormais des vexations hollandaises, et dont le résultat sera de nous faire concourir avec avantage contre cette même Hollande, notre éternelle rivale, sur tous les marchés de la Germanie, il importe que le Gouvernement garde en son pouvoir la fixation des tarifs de manière à les tenir toujours en-dessous du prix des péages et des transits par la Hollande, sous le régime des sociétés concessionnaires, il lui reste moins de facilité pour varier et diminuer ces tarifs, ce ne serait qu'au moyen de sacrifices onéreux qu'il obtiendrait ce droit.

Le Gouvernement, par l'article 5 de la loi, laisse annuellement aux Chambres la fixation des péages, et ce sera à vous, Messieurs, qu'il appartiendra d'en déterminer la balance suivant les besoins industriels et commerciaux du royaume.

La majorité de la Commission, en adoptant le mode d'exécution par le Gouvernement, donne par cela même son approbation aux articles 1 et 2 du projet; l'acceptation des articles 3, 4, 5 et 6, qui règlent l'exécution, doit en être la conséquence; l'article 7 et dernier a été rédigé dans l'intérêt du Hainaut, et cette province doit y voir l'intention du Gouvernement de ménager sa position particulière et de ne léser aucune de ses industries. La majorité de la Commission vous en propose également l'adoption, ainsi que de l'ensemble de la loi.

En terminant ce rapport, je ne puis omettre de vous communiquer la déclaration d'un Membre de la Commission, qui s'est prononcé contre le projet de loi, et des motifs qu'il a développés sommairement à l'appui de son opinion.

Sans contester, en principe général, l'utilité du chemin de fer, et des voies de communication de toute nature, il pense qu'il est intempestif de s'engager dans une entreprise aussi gigantesque, dans une dépense aussi considérable avant la conclusion du traité définitif avec la Hollande, lorsque d'une part la liberté de l'Escaut ne nous est pas garantie par la puissance ennemie qui en possède les deux rives à son embouchure, lorsque d'une autre part nous n'avons aucune assurance que la Prusse continuera sur son territoire et jusqu'au Rhin la route que nous aurons dirigée sur sa frontière.

Quant au mode d'exécution, il a pensé que l'exécution par les soins du Gouvernement et aux frais du trésor public compromettrait le succès de l'entreprise, aggraverait les charges déjà trop pesantes de l'Etat et serait injuste envers la Province du Hainaut dont l'existence industrielle dépend en partie de la confection de la route projetée; qu'il serait contraire à tous les principes d'équité et de bonne politique de faire contribuer une province dans une dépense qui peut entraîner sa ruine; que les fonds du budget ne peuvent être employés pour enrichir une province au préjudice d'une autre; que les principes sont sauvés si l'on abandonne la construction de la route à l'industrie particulière, sous la surveillance du Gouvernement; que d'ailleurs le mode d'exécution par voie de concession est conseillé par les meilleurs économistes; qu'il a pour lui l'appui de l'expérience et l'exemple de l'Angleterre que l'industrie particulière a couverte de routes et de canaux.

Bruxelles, le 25 Avril 1834.

LE COMTE VILAIN XIII.

LE COMTE D'ARSCHOT.

J. DE BAILLET.

DE HAUSSY.

LE COMTE DE QUARRÉ.