

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 25 MARS 1847.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi qui proroge le délai d'exécution du Chemin de Fer du Luxembourg.

(Voir les N^{os} 237 et 241 de la Chambre des Représentants et le N^o 179 du Sénat.)

MESSIEURS,

Le Projet de loi sur lequel j'ai l'honneur, au nom de votre Commission, de vous présenter ce rapport, a pour objet d'autoriser le Gouvernement à proroger le délai fixé par l'art. 12 du cahier des charges de la concession accordée à la Société du chemin de fer du Luxembourg, sous les garanties qui lui paraîtront suffisantes, sans toutefois que le terme de cette prorogation puisse excéder dix ans à partir du jour de la promulgation de la loi du 18 juin 1846.

Le terme primitif était de cinq années.

Il ne peut être mis en doute que la situation financière de tous les pays qui avoisinent la Belgique, doit appeler l'attention la plus sérieuse sur les moyens d'en prévenir les funestes résultats chez nous, soit qu'on doive l'attribuer à quelque circonstance fâcheuse imprévue comme celle de la cherté des céréales, soit peut-être aussi qu'elle résulte du déplacement des capitaux considérables qui se sont détournés de leurs destinations ordinaires pour être employés à la construction des nombreuses voies ferrées qui surgissent de toutes parts du Nord au Midi de l'Europe, encore est-il constant qu'il existe une espèce de crise et qu'il en résulte pour les compagnies qui ont obtenu des concessions de chemins de fer, de très-grandes difficultés à vaincre pour parvenir à remplir les obligations auxquelles elles se sont assujetties.

Celle du Luxembourg, qui doit exécuter une ligne fort étendue et fort coûteuse dans un pays accidenté (son capital est de 75 millions de fr.), quelle que soit sa solidité, quelle que soit la moralité des personnes qui dirigent son administration, n'a pas échappé à la situation qui est née de ces circonstances, elle a donc cru pouvoir réclamer l'appui du Gouvernement, en demandant une prorogation de délai qui lui permettra d'échelonner ses appels de fonds à de plus longs intervalles et de rassurer ses actionnaires en éloignant l'époque à laquelle la déchéance pourrait être éventuellement encourue pour retard dans l'exécution des travaux auxquels elle s'est engagée.

Le Gouvernement et la Chambre des Représentants ont senti l'opportunité

d'accueillir cette demande, qui doit faciliter la rentrée des fonds nécessaires pour l'achèvement de cette importante entreprise.

En effet, il fallait donner à cette société les moyens propres à y faire parvenir; tous nous y prenons le plus vif intérêt puisqu'elle aura pour résultat de porter les germes d'une vie nouvelle dans une province dont le territoire fort étendu étant jusqu'à présent privé de rail-way, n'a pu profiter des avantages incontestables qui résultent de ces voies de communication; qui de nous ne sera pas heureux de voir Arlon à quelques heures de la capitale?

Mais en accordant à cette société la faveur demandée, il a paru équitable, pour assurer de plus en plus la construction de la partie de cette voie de Namur à Arlon, que l'on s'entendit avec les concessionnaires sur la portée d'une des dispositions de la convention; il est donc statué par le Projet de loi qui vous est soumis, que les 275^{mes} au moins du cautionnement seront affectés à la construction de cette partie de la ligne du chemin de fer.

Votre Commission, quoiqu'elle soit portée à penser que l'achèvement complet de la section de Bruxelles à Wavre serait déjà une belle prime en cas de déchéance, pour déterminer une autre société à achever la ligne de Namur à Arlon, ne peut qu'applaudir à cette disposition; elle aurait même voulu qu'il fût possible d'obtenir l'engagement de commencer immédiatement les travaux entre ces deux villes, là surtout où le besoin du travail se fait sentir.

Toutefois, en recommandant de surveiller de la manière la plus expresse l'exécution des conditions du Cahier des Charges qui restent obligatoires dans toutes leurs dispositions, hormis celles relatives à la prorogation du délai primitif pour l'achèvement des travaux dont le terme fatal est fixé au 18 juin 1856, il ne faut pas perdre de vue que dans les rapports du Gouvernement et de ses agents avec les concessionnaires, on doit s'attacher scrupuleusement à ne porter aucune atteinte à leurs droits et éviter de prendre des mesures dont ils pourraient tirer des arguments pour former des demandes de dommages et intérêts ou de résiliation de leur contrat. L'expérience a déjà prouvé combien cette recommandation est importante.

Si toutes les précautions raisonnables ont été prises pour assurer l'exécution complète du chemin de fer du Luxembourg, la Commission n'est pas aussi convaincue qu'il ait été pris toutes celles propres à assurer la canalisation de l'Ourthe; il est vrai que les concessionnaires actuels ont remboursé de leurs avances, ceux primitifs, et se sont engagés à achever cette canalisation dans le délai qu'un arrêt définitif et irrévocable a déterminé, et qui expire en 1848, mais quoique les obligations des concessionnaires soient précises, que les plans sont arrêtés, qu'ont-ils fait jusqu'à présent?

Cependant le terme dans lequel cette canalisation doit être achevée approche rapidement; le Gouvernement ne pourrait-il, ne devrait-il pas prendre des mesures pour assurer l'exécution de l'arrêt précité?

Dans une autre enceinte on a parlé d'une négligence compromettante pour cette canalisation, pour le Gouvernement lui-même; votre Commission serait heureuse que M. le Ministre s'expliquât sur ce qui a été fait?

L'importance de cette canalisation est reconnue, et ce qui peut jusqu'à un certain point rassurer, c'est que les avantages que les concessionnaires en retireront paraissent démontrés; mais il n'en est pas moins vrai que jusqu'à présent on ne sait à quoi attribuer l'inertie qui paralyse cette entreprise à laquelle le Luxembourg et la province de Liège portent le plus vif intérêt.

(3)

Toutefois votre Commission ne propose aucun amendement au projet adopté par la Chambre des Représentants, mais elle appelle la sérieuse attention du Gouvernement sur les réflexions qui précèdent. Elle me charge en conséquence, prenant en considération l'opportunité de faciliter aux concessionnaires les moyens d'achever leur entreprise, de vous proposer l'adoption pure et simple de ce Projet de Loi.

La Commission ne croit pas devoir fixer l'attention du Sénat, sur la portée à donner à l'article 47 du Cahier des Charges de la concession; la discussion à la Chambre des Représentants a déterminé le sens dans lequel il doit être entendu, il ne s'agit que d'exclure pendant 12 ans la concession de Chemin de Fer entre la Meuse à l'amont de Liège et le Chemin de Fer de Liège vers Cologne *qui feraient concurrence à celui du Luxembourg*; si celui de Pépinster vers Stavelot était dans cette catégorie, le délai d'interdiction resterait fixé à 12 ans, quoique le terme pour exécuter le chemin du Luxembourg fût prorogé jusqu'en 1856.

Le Vicomte DESMANET DE BIESME.

Le Baron DE STASSART.

ED. DE ROUILLÉ.

Le Baron DE MACAR, Rapporteur.