

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 15 AVRIL 1853.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à la concession d'un Chemin de Fer de Lierre à Turnhout.

*(Voir les N° 128 et 177 de la Chambre des Représentants, et le N° 81 du
Sénat.)*

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

MESSIEURS,

Les chemins de fer constituent une ère nouvelle dans le système de communication en usage chez les peuples les plus civilisés, les plus remarquables par leur développement commercial et industriel. La Belgique, entre toutes les nations du continent, a adopté et largement mis en pratique ce système perfectionné, qui a si puissamment contribué au développement de son agriculture, de son commerce et de son industrie.

Les avantages que procure un chemin de fer aux localités qu'il traverse; sont trop évidents aujourd'hui, trop connus du Sénat, pour qu'il faille les énumérer et les démontrer dans ce rapport.

Notre pays s'est imposé de grands sacrifices, qui, du reste, il faut se hâter de le dire, n'ont point été improductifs, au point de vue du développement de la prospérité nationale; naguère encore les Chambres, au moyen de la garantie d'un minimum d'intérêt, ont efficacement contribué au développement que prennent nos voies ferrées.

Le projet de loi qui fait l'objet de ce rapport, a pour but d'accorder au Gouvernement la faculté de concéder à une compagnie la construction et l'exploitation d'un chemin de fer se dirigeant de Lierre sur Turnhout, moyennant une garantie d'intérêt de 4 % et d'un capital qui, dans aucun cas, ne pourra dépasser cinq millions de francs.

Dans les dépenses faites directement par l'État pour l'établissement des

chemins de fer ; dans les encouragements donnés au moyen d'une garantie d'un minimum d'intérêt à la construction de nouvelles voies ferrées ; tous les arrondissements du pays ont plus ou moins profité des crédits votés. La Campine seule, jusqu'aujourd'hui, se trouve exclue de cette grande répartition des deniers publics ; seule, elle attend encore les bienfaits qu'engendrent les communications promptes et sûres que procurent les chemins de fer ; seule elle se trouve privée d'avantages, qui sont aujourd'hui le partage de tous.

L'on s'est beaucoup préoccupé, depuis quelques années, des progrès agricoles à introduire dans la Campine, de la fertilisation de ses bruyères. On lui a fourni l'eau nécessaire aux irrigations indispensables à la transformation de son sol ; il lui faut aujourd'hui les voies accélérées, les moyens de transports prompts et économiques que procurent les voies ferrées. Il faut la mettre en communication avec le grand courant commercial, industriel et agricole du pays ; c'est justice : ce que vous avez fait pour l'un, vous ne pouvez le refuser à l'autre.

Votre Commission ne s'est point dissimulé les inconvénients financiers qui pourraient résulter de l'abus de la garantie d'un *minimum d'intérêt*. Mais elle a pensé qu'au point de vue de la justice et de l'équité on ne pouvait refuser à une partie du pays, ce que l'on avait si largement accordé à d'autres localités.

La loi de décembre 1851 a fait prévaloir en Belgique le système de garantie du *minimum d'intérêt* pour les grands travaux d'utilité publique ; ce mode de coopération est du reste généralement adopté aujourd'hui dans presque tous les États de l'Europe. Votre Commission, sans vouloir rien préjuger pour les besoins futurs, estime qu'avant de prendre de nouveaux engagements, il convient d'attendre le résultat des essais qui viennent d'être tentés, résultats qui se révéleront sous peu et qui permettront d'apprécier la portée des sacrifices que l'État s'est imposés.

Votre Commission ne croit pas devoir rentrer ici dans la discussion de la garantie d'un *minimum d'intérêt* ; elle se bornera à rappeler, que dans son opinion, ce mode d'intervention de l'État ne doit en général constituer qu'une garantie morale destinée à rassurer les capitaux timides et à les porter vers les grands travaux d'utilité publique, d'un intérêt si majeur au point de vue du développement agricole, industriel et commercial du pays.

L'industrie, quoique peu importante encore dans la Campine, n'y est point entièrement nulle ; la houille, le fer, éléments indispensables à tout accroissement industriel, pouvant enfin arriver plus promptement et à prix réduit sur les lieux de consommation, aideront, il faut l'espérer, au développement industriel de cette contrée.

Votre Commission n'a pu apprécier jusqu'à quel point l'État sera tenu d'intervenir dans le service des intérêts du capital qui sera affecté à la construction de cette voie ferrée, les données lui manquaient pour cela. Elle estime même que durant les premières années cette intervention sera inévitable ; mais elle croit aussi que les produits indirects que l'État retirera de l'établissement de cette voie nouvelle, compenseront, en grande partie du moins, les sacrifices qu'il s'imposera de ce chef.

Il est incontestable que la ligne ferrée qui fait l'objet de ce Rapport deviendra un affluent important pour le réseau de l'État. Par le vote de la Loi

de Décembre 1854, le chemin de fer du Gouvernement doit atteindre Lierre. Si cet embranchement ne devait point dépasser cette petite ville, s'il devait s'y arrêter, il est évident qu'il ne formerait qu'une impasse peu susceptible de développement dans son exploitation. Prolongée jusqu'à Turnhout par Hérenthals, cette ligne, en raison de l'importance qu'elle acquiert, présente un ensemble qui influera heureusement sur le produit de notre rail-way national.

Il est une autre catégorie de produits sur laquelle votre Commission croit devoir attirer votre attention spéciale, nous voulons parler de l'augmentation de valeur que les propriétés de toute nature acquièrent dans les localités traversées par une nouvelle voie ferrée. Tous vous savez les mutations nombreuses que la propriété immobilière subit en Belgique ; tous vous connaissez l'accroissement de valeur que notre réseau de chemins de fer a donné aux terrains qu'il parcourt. L'État retirera donc de ce chef un produit considérable qui compensera, au moins en partie, le sacrifice qu'il s'impose du chef de la garantie qu'il accorde.

Les chemins de fer ont encore une autre propriété, celle de pousser au développement commercial et de favoriser l'accroissement de la population dans les localités qu'ils traversent. Tous vous avez pu voir, en parcourant nos voies ferrées, ces magasins importants qui surgissent près des moindres stations et qui deviennent ainsi une source de trafic et de mouvement commercial inconnu dans la contrée, antérieurement à l'établissement de la nouvelle voie ferrée. C'est là encore, au point de vue de la richesse nationale et des produits indirects dont nous nous occupons, une série de faits sur lesquels nous appelons votre attention et vos méditations.

Votre commission n'a pas cru devoir se préoccuper de l'éventualité du prolongement de ce chemin en Hollande, quelque probable qu'il puisse être. Ce ne serait là, qu'une hypothèse dont nous n'avons pas cru devoir tenir compte, car il est trop évident que s'il se réalisait, la garantie d'intérêt donnée par l'État deviendrait simplement nominale.

La convention conclue entre M. le Ministre des Travaux Publics et les demandeurs en concession avait soulevé, à la Chambre des Représentants, une discussion sérieuse et importante. Il s'agissait du chiffre du capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer dont il est ici question. La garantie *du minimum d'intérêt* portait dans l'origine sur une somme déterminée de cinq millions de francs. L'amendement présenté par M. le Ministre des Travaux Publics et accepté par les demandeurs, stipule que la garantie mentionnée à l'art. 2 de la convention intervenue entre les parties, ne portera que sur la somme reconnue indispensable à l'exécution de l'entreprise ; les intérêts de l'État sont donc complètement sauvegardés de ce chef, et votre Commission se déclare rassurée sur ce point.

Il nous reste à dire quelques mots des pétitions que vous nous avez renvoyées : elles sont au nombre de 59 et se subdivisent en 19 pétitions en faveur du projet soumis à vos délibérations, et 18 contre; deux concluent à un ajournement.

Ces pétitions dictées toutes dans un intérêt purement local, n'ont point paru à Votre Commission devoir influencer sur sa résolution ; elle conclut au dépôt sur le bureau de ces documents pendant la discussion de la loi.

(4)

En résumé, Messieurs, Votre Commission me charge de vous proposer par six voix contre deux abstentions, l'adoption du projet de loi tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants.

Le Rapporteur,
Ferd. SPITAELS.

Le Président,
Le Duc D'URSEL.