

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 2 AOUT 1862.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à des travaux d'utilité publique.

(Voir les N^{os} 178, 200, 204, 206, 210 et 214 de la Chambre des Représentants, et le N^o 73 du Sénat.)

Présents : MM. FERD. SPITAELS, Président-Rapporteur ; le Baron DE WOELMONT, GILLÈS DE S'GRAVENWESEL, WINCQZ, le Baron DE LABBEVILLE, le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE, STIELLEMANS VAN WOUVEN et le Comte MAURICE DE ROBIANO.

MESSIEURS,

A peine constituée en État indépendant, la Belgique, comme preuve de sa vitalité, de son individualité, aborda largement, la première sur le continent, la construction des chemins de fer, qui jouent un rôle si important dans la société moderne, et dans laquelle l'Angleterre seule en Europe l'avait précédée.

C'est un titre de gloire que cette confiance d'une jeune nationalité en elle-même, c'est un mérite d'avoir su apprécier à cette époque, déjà éloignée, combien serait féconde pour son agriculture, son commerce et son industrie, la construction de ces voies de communications si rapides, si économiques, qui ont si largement contribué au développement de la richesse publique dans notre pays.

Voulez-vous une preuve irréfragable de cet immense progrès, examinez les chiffres de nos Budgets des Voies et Moyens, de notre mouvement commercial.

En 1850, notre Budget donnait en chiffres ronds 117 millions, en 1856, 127 millions, enfin, en 1862, les évaluations le portaient à 152 millions, et vous savez qu'en fait ces appréciations sont dépassées jusqu'à présent. Dans cet accroissement des revenus publics, les chemins de fer qui, en 1850, donnaient 15,015,780 francs, produisaient en 1861, 31,931,531 francs, soit en 12 années une augmentation de plus de cent pour cent !

Votre Commission croit pouvoir rappeler ici qu'elle signalait, il y a dix ans, nos chemins de fer comme pouvant, étant bien administrés, subvenir largement aux besoins de l'État et contribuer puissamment à la prospérité de ses finances.

Si nous jetons maintenant un coup d'œil sur les résultats généraux du commerce pendant la même période, nous constatons le même progrès. En 1850, les importations montaient à la somme de 236 millions, en chiffres ronds, et les exportations à 268 millions. Dix ans plus tard, en 1860, les importations s'élevaient (valeurs anciennes, pour rendre la comparaison exacte.) à 510 millions et les exportations atteignaient le chiffre de 545 millions; encore ici une augmentation de plus de 100 p. c. en dix ans.

La création de nos chemins de fer, l'amélioration de nos voies navigables, la réduction des péages, des tarifs, la construction de routes nouvelles, ont puissamment contribué à cette prospérité dont le pays peut à juste titre s'enorgueillir. Les frais de transports jouent un rôle important dans le développement industriel, agricole et commercial d'un pays. Il ne suffit pas de produire, il faut pouvoir vendre et déverser dans les grands centres de consommation du pays ou de l'étranger les produits obtenus. Les transports à prix réduits constituent dans l'espèce le premier élément de succès; il reste beaucoup à faire de ce chef, mais les progrès réalisés jusqu'aujourd'hui nous garantissent ceux de l'avenir.

Votre Commission ne croit pas devoir faire ici un nouvel historique de la marche et du développement graduel de nos chemins de fer, vous les connaissez comme elle.

Le Projet de Loi qui fait l'objet de ce rapport ajoutera 650 kilomètres aux voies construites et en construction, et notre pays sera, dans quelques années, en possession d'un réseau de voies ferrées de 2,800 kilomètres. C'est, proportionnellement à son étendue, à sa population, plus que toute autre nation européenne, l'Angleterre seule excepté.

Le Projet de Loi qui nous occupe, est entré de nouveau largement dans le système de garantie d'un minimum d'intérêts. Il est démontré aujourd'hui que ce mode d'intervention ne présente pas les dangers pour les finances de l'État, que l'on appréhendait lors de son introduction en 1851. Les faits ont prouvé que, sagement appliqué, ce système est sans danger réel pour l'État et que son heureuse influence a surtout pour résultat de décider les capitaux à se porter vers la construction des voies ferrées et navigables, qu'ils hésiteraient peut-être à aborder sans cette garantie, plus souvent morale que réelle, qui influe sur la timidité que les capitaux éprouvent quelquefois pour s'engager dans ce genre d'entreprises, si utiles cependant au point de vue de l'intérêt général.

L'honorable rapporteur de la section centrale de la Chambre des Représentants a énuméré dans son travail les sommes payées par l'État, en exécution des garanties stipulées dans la loi du 20 décembre 1851, en mettant en regard ses obligations; sur 14,400,000 francs qu'il aurait pu avoir à déboursier, il n'a payé que 6,000,000 de francs, et déjà la Compagnie de Charleroi à Louvain, aujourd'hui Est-belge, a commencé le remboursement des 426,501 francs qu'elle a reçu de ce chef. N'est-ce point là une preuve de l'infinité de ce système quand il est sagement appliqué? Votre Commission ne craint donc pas que les nouvelles garanties stipulées dans la loi qui nous occupe, puissent avoir dans l'avenir de plus fâcheuses conséquences pour nos finances qu'elles n'en ont eu dans le passé.

Lorsque l'on parle garantie, on perd souvent de vue que, par le système

de concession adopté en Belgique, les chemins de fer concédés font *retour à l'État* après 90 ans. Les sommes qu'il peut avoir payées pendant le temps de la garantie qu'il accorde et qui est généralement de 50 ans, ne pourront jamais équivaloir ni même approcher des capitaux dépensés pour leur construction. En favorisant la création des chemins de fer et des canaux si éminemment utiles au développement industriel, agricole et commercial du pays, par une minime garantie d'intérêts, l'État s'assure dans l'avenir une propriété immense, qui ne lui coûtera presque rien, et qui lui donnera un magnifique revenu comparativement au capital employé ; c'est, pour l'État, une caisse d'épargne à *haut intérêt*, dont les générations futures profiteront largement.

L'Angleterre, a-t-on dit, ne subsidie d'aucune manière ses chemins de fer ; c'est vrai, mais en Angleterre les concessions sont perpétuelles et ne font point retour au Gouvernement ; votre Commission estime que le mode suivi en Belgique est plus favorable à l'État.

Nous pensons qu'il suffit de ce bref exposé pour rassurer ceux qui verraient dans l'application du système de garantie un danger pour nos finances. Nous aborderons maintenant l'examen des articles du Projet de Loi et discuterons l'application de ce principe aux articles auxquels il se rapporte.

ART. 1^{er}. — Litt. A. *Ligne d'Anvers à Hasselt.*

Depuis longtemps le commerce de la ville d'Anvers sollicitait l'établissement d'un chemin de fer direct vers Aix-la-Chapelle et Cologne. Le Gouvernement, voulant, autant que possible, favoriser les relations de ce port avec l'Allemagne, avait réduit, ainsi que M. le Ministre des Travaux Publics l'a déclaré à la Chambre des Représentants, le tarif de 40 p. c. D'après ses déclarations, le mouvement ne s'est guère ressenti de cette importante réduction.

La situation prospère de l'exploitation des chemins de fer de l'État a permis au Gouvernement d'accueillir la demande qu'une puissante société lui adressait pour l'obtention de la concession d'un chemin de fer d'Anvers à Hasselt par Lierre, Aerschot, Diest, concession demandée sans aucune intervention pécuniaire de la part du Gouvernement.

Une objection a été faite au sein de votre Commission par quelques membres. On a fait observer que cette ligne faisait nécessairement concurrence au chemin de fer de l'État, dont une section, celle de Liège à Verviers, avait absorbé d'énormes capitaux ; que le Gouvernement ayant réduit ses tarifs dans une notable proportion, la ville d'Anvers n'avait plus d'intérêt à l'établissement d'une voie ferrée raccourcissant de 25 kilomètres seulement le parcours d'Anvers à Aix-la-Chapelle.

Il a été répondu à cette objection que les chemins de fer de l'État ayant été construits au moyen d'emprunts auxquels le pays entier avait contribué, il était juste et équitable d'étendre, autant que possible, à tout le pays les avantages incontestables de ce système de communication. Que, dès lors, il y avait lieu de tenir compte de cette importante circonstance, que cette voie ferrée allait parcourir un pays presque privé jusqu'aujourd'hui de ce système perfectionné de communication. Qu'en outre, le Gouvernement, récupérant une somme de 2 millions de francs affectée par la loi du 2 juin 1861 à la construction de la section d'Aerschot à Diest, il s'établissait ici une sorte de compen-

sation entre le sacrifice qu'il fait d'une part et le capital qu'il économise de l'autre.

Après cette digression, le litt. A est adopté.

Litt. B. Chemin de fer de Malines à Saint-Nicolas.

Cette voie ferrée traverse un quadrilatère compris entre Malines, Anvers, Lokeren et Termonde ; il sera un affluent nouveau pour les chemins de fer de l'État et d'Anvers à Gand. Le Gouvernement n'accorde ni subvention ni garantie d'intérêts ; le concessionnaire est tenu d'établir à Tamise un pont sur l'Escaut, muni d'une voie charretière de 4^m,50 de largeur, trottoirs compris, moyennant un péage détaillé au cahier des charges accompagnant la convention conclue avec le demandeur de la concession.

Cette communication entre les deux rives de l'Escaut, indépendante de la voie ferrée, est un avantage important pour les habitants des bords de ce fleuve. — Aucune objection ne s'étant produite, le litt. B est adopté.

Litt. C. Chemin de fer de Hal à Ath.

Les relations entre Bruxelles et Lille n'avaient lieu que par des détours considérables ; un coup d'œil jeté sur la carte distribuée aux membres du Sénat le démontre à l'évidence. Depuis longtemps, cette situation avait suscité des réclamations, auxquels la ligne directe de Tournay vers Lille, provisoirement concédée aux termes de la loi du 2 juin 1861, était venu remédier en partie.

Le chemin de Hal à Ath diminue de 15 kilomètres sur 60 la distance entre ces deux localités. La ligne directe de Bruxelles à Louvain, que l'État demande à construire, réduit de 17 kilomètres le parcours entre ces deux villes. La ligne de l'Allemagne vers Calais par la Belgique présentera donc une réduction de 48 kilomètres, en ajoutant à ces deux chiffres la différence de parcours entre Tournay et Lille. Cette réduction influera certainement sur la circulation des voyageurs entre l'Allemagne et Calais, cette voie nouvelle présentant de grands avantages sur les lignes concurrentes. Ce chemin de fer sera exploité par l'État qui déjà exploite la ligne de Jurbise à Tournay aux mêmes conditions que cette ligne. — Votre Commission adopte.

Litt. D. Chemin de Frameries à Chimay.

Aucune objection n'a été faite sur cette ligne, destinée à mettre le bassin houiller du couchant de Mons en communication avec le Nord-Est de la France, l'entreprise se fait entièrement aux risques et périls du concessionnaire et l'État n'y intervient en rien. — Le lit. A est adopté.

Litt. E. Chemins de fer vers Aix-la-Chapelle et Verviers à la Meuse.

L'une de ces voies ferrées soulève de nouveau la question de concurrence que le Gouvernement se fait à lui-même, en autorisant la construction vers Aix, d'une ligne presque parallèle, alors qu'il a consacré d'aussi grands capitaux à l'établissement de la ligne de la Vesdre.

Le Gouvernement déclare lui-même dans l'exposé des motifs, qu'il a longtemps hésité à consentir à la construction d'une voie nouvelle de Liège à Aix-la-Chapelle. Les motifs déterminants qui ont porté l'État à s'y résigner sont : la situation prospère du railway national qui donne aujourd'hui 7 p. c.; la concurrence existant par le chemin de fer de Maestricht, et finalement l'utilité de relier avec Liège et l'Allemagne le vaste plateau situé entre la Meuse et la Vesdre, et qui renferme d'importantes richesses minérales et de grands gisements houillers presque inexploités jusqu'ici.

Votre Commission, tout en déclarant qu'il lui paraît indispensable de chercher à conserver et à développer les produits de notre réseau national au point de vue de la prospérité de nos finances, alors surtout que la Belgique s'est lancée dans une série de dépenses qu'elle compte acquitter avec les excédants disponibles de ses ressources ordinaires, admet les motifs donnés par le Gouvernement en cette occurrence. Ces voies ferrées devant se faire sans l'intervention pécuniaire de l'État et l'exploitation devant se faire par et aux risques et périls des concessionnaires, votre Commission croit devoir admettre le litt. E.

Litt. F. Chemin de fer de Gand à la frontière des Pays-Bas vers Terneuzen.

Plusieurs concessions dans la direction de Terneuzen ont été sollicitées; l'exposé des motifs les énumère et explique leurs diverses directions (page 6).

L'utilité et les avantages de la ligne dont on vous demande d'autoriser la concession est suffisamment démontrée pour que votre Commission vous en propose l'adoption, alors surtout qu'elle sera construite et exploitée aux risques et périls du concessionnaire, sans aucune intervention pécuniaire de la part de l'État.

Litt. G. Chemins de fer d'Ans à Tongres, à Liège, etc.

Depuis longtemps la ville de Tongres demandait instamment d'être reliée à Hasselt et à Liège. Un commencement de satisfaction lui avait été donnée par le raccordement à la ligne de Hasselt à Maestricht, à Munsterbilsen. Le Sénat a reçu une réclamation de MM. Claes et Flechet, demandant la concession d'une ligne directe d'Ans à Hasselt par Tongres.

Les explications fournies par M. le Ministre des Travaux Publics, et consignées sous le n° 10, page 15, au rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants, ont semblé concluants à votre Commission, qui ne peut que se rallier à l'opinion émise par la section centrale, vous faisant surtout observer que la question n'est plus entière, la loi du 2 juin 1861 ayant concédé, avec une garantie d'intérêt de 75,000 francs, à MM. Debruyne et C^e, la ligne de Tongres à Hasselt par Bilsen. — Votre Commission adopte.

Litt. H. Chemin de fer de Furnes à la frontière française.

Le Gouvernement français a décidé l'adjudication d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge dans la direction de Furnes.

La ligne de Lichtervelde à Furnes est construite et en exploitation; elle jouit d'une garantie d'intérêts de 200,000 francs. Cette ligne est aujourd'hui une impasse; son prolongement jusqu'à Dunkerque améliorera notablement ses conditions d'exploitation, et le Gouvernement, en réclamant de la Législature l'autorisation de concéder la partie de cette ligne de Furnes à la frontière, peut

espérer retirer de cette mesure un avantage important par la réduction de la garantie que procurera le développement du trafic sur la ligne existante aujourd'hui. Une fois le chemin de fer exécuté de Furnes à Dunkerque, cette construction donnera probablement lieu à la création d'une ligne de Dunkerque à Calais; l'inspection de la carte indique, en effet, que ce serait la voie la plus courte pour le Nord de la Belgique et la Hollande, en tenant compte des chemins faisant l'objet du présent Projet de Loi. — Votre Commission adopte.

ART. 2. — Le Sénat se rappellera le malheureux épisode de l'histoire de la ligne de Fleurus à Landen et de Groenendael à Nivelles, concédée à la Grande Compagnie du Luxembourg en 1854, concessions auxquelles elle a été autorisée à renoncer par la loi du 5 mars 1858.

Le Gouvernement demande aujourd'hui de pouvoir disjoindre ces deux concessions qui n'ont, il faut bien le reconnaître, aucune corrélation entre elles.

Une compagnie sérieuse se présente aujourd'hui pour exécuter la ligne de Tamines à Landen et l'embranchement vers Tirlemont. L'intérêt public réclame évidemment cette disjonction; l'importance de cette ligne qui traverse toute une contrée jusqu'ici privée de toute voie ferrée ne saurait être contestée. Par le n° 2 de cet article, le Gouvernement a donné satisfaction aux réclamations de la ville de Namur. Votre Commission admet donc la disjonction demandée, et elle fait des vœux pour la prompte exécution de cette ligne vainement attendue depuis si longtemps.

Deux membres ont exprimé le désir que le Gouvernement assurât, autant que possible, l'exécution de l'embranchement de Namur à Geest-Gérompont en même temps que celui sur Tirlemont. Ils expriment l'opinion, qu'une fois la ligne de Tamines-Landen et l'embranchement de Tirlemont exécutés, celui de Geest sur Namur deviendrait impossible, vu son peu d'importance, par tous autres concessionnaires que ceux de la ligne principale. La convention avec les demandeurs n'étant pas encore faite, ils estiment qu'il sera facile au Gouvernement d'assurer simultanément l'exécution de l'embranchement vers Namur.

L'honorable Ministre des Travaux Publics a admis le principe de cet embranchement inscrit sous le n° 2, à l'art. 2, et qui ne figurait pas au projet primitif. — L'article est adopté.

ART. 3. — *Chemins de fer de Liège par la vallée de l'Ourthe et de Spa à la frontière du Grand-Duché du Luxembourg.*

Au début de ce rapport, votre Commission vous a fait connaître ses sympathies pour le système d'intervention du Gouvernement dans la construction des chemins de fer, au moyen d'une garantie d'un minimum d'intérêts sagement et modérément pratiqué.

L'art. 3 renferme une disposition toute nouvelle et appliquée pour la première fois en Belgique; il s'agit de la réversibilité d'une garantie précédemment accordée à une ligne aujourd'hui construite et en exploitation, pour être appliquée à la construction de lignes nouvelles.

Une première observation doit trouver place ici, c'est que le fait de la renonciation de la part d'une Compagnie à une garantie s'élevant à

800,000 francs, démontre à l'évidence les avantages et le peu de danger de ce système intelligemment appliqué à la construction de lignes dont la position topographique et les éléments de trafic permettent d'espérer, qu'après les difficultés de la création et de l'installation, elles finiront par vivre de leurs propres ressources; c'est ce qui arrive pour le Grand-Luxembourg et pour l'Est-Belge.

Une difficulté se présentait encore, mais le Gouvernement l'a résolue dans sa réponse n° 3, insérée au rapport de la section centrale de la Chambre des Représentants; il admet pour d'autres lignes le principe de la réversibilité des garanties, sous la juste réserve d'examiner les affaires et les conditions de vitalité des concessions auxquelles ce principe s'appliquerait. Il ne pouvait en être autrement, et votre Commission ne vous eût pas proposé de consacrer par votre vote, une faveur aussi exceptionnelle au profit d'une partie isolée du pays, s'il n'avait pu être à l'occasion appliquée ailleurs.

De vives réclamations ont été adressées au Sénat, à propos de la concession de ces lignes, qui laissent en dehors celle d'Aye à Givet, que l'on aurait voulu voir concéder en même temps que les deux autres. Votre Commission ne croit pas devoir s'immiscer dans une discussion de préférence étrangère au fond même de la question, elle ne veut l'examiner qu'en ayant égard à l'intérêt général; la majorité de votre Commission estime qu'à ce point de vue, la convention que l'on vous propose de ratifier est avantageuse au pays.

Plusieurs membres ont fait observer qu'il ne leur paraît pas, en présence des réclamations adressées au Sénat par MM. Lonhienne frères, demandeurs en concession d'une ligne de Liège à Givet par la vallée de l'Ourthe et Aye, que les intérêts, bien entendus de cette ville et de la province de Namur, aient été suffisamment et convenablement sauvegardés par l'art. 3 qui porte autorisation de concéder à la grande Compagnie du Luxembourg, moyennant l'abandon de la garantie d'intérêts de 800,000 francs dont elle jouit, la ligne de Liège à Aye et de Spa à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg; stipulant en outre que, si la concession de ces deux lignes était accordée à une autre Société, celle-ci obtiendra la garantie de même minimum d'intérêt annuel, mais seulement jusqu'à concurrence de la différence de la somme payée au même titre à la Compagnie du Luxembourg pour la ligne de Namur à Arlon.

Ces membres estiment que, d'après ces arrangements, la section d'Aye à Givet est désormais impossible quoique d'un intérêt majeur pour Liège, parce qu'aucun concessionnaire sérieux ne se présentera pour exécuter une ligne de 35 kilomètres, intercalée entre trois grandes Compagnies qui pourraient à l'envi entraver l'exploitation d'une ligne aussi restreinte.

Après une longue discussion dans laquelle les questions soulevées ont été largement discutées et débattues, ces membres, au lieu de présenter un amendement qui pourrait entraver le Projet de Loi et nécessiter son renvoi à la Chambre, seraient disposés à admettre une transaction qui paraît pouvoir convenir à tous les intéressés et être acceptée par tous.

Cette transaction consisterait à ce que le Gouvernement qui, dans son exposé des motifs, considère lui-même la nouvelle garantie rétrocédée comme ne devant avoir qu'un effet temporaire, prit dès à présent l'engagement de concéder à la Grande Compagnie du Luxembourg la section d'Aye à Givet

en lui appliquant comme garantie d'intérêts, les premiers 200,000 francs de rente qui deviendraient disponibles sur les 800,000 francs transférés aux deux lignes formant les 1° et 2° de l'art. 2; dès que l'exploitation de ces lignes ne recevrait plus, du chef de la garantie qui leur est allouée, et pendant deux années consécutives, une somme supérieure à 600,000 francs, qui laisserait ainsi les 200,000 francs, dont il a été parlé plus haut, disponibles.

Votre Commission, sans en faire une condition absolue de son vote, n'hésite pas à la recommander au Gouvernement; elle est d'avis que ce système est de nature à être admis *en principe*, par l'État et la Compagnie du Luxembourg, à laquelle elle assure un minimum d'intérêts, pour une section qu'elle pourrait ne point vouloir construire sans subside. Ce moyen n'est pas onéreux pour l'État, puisqu'il ne s'agit que d'un transfert comme celui qu'il préconise aujourd'hui.

Il serait cependant entendu que si la Compagnie du Grand-Luxembourg refusait l'exécution de la ligne d'Aye à Givet, malgré cette garantie d'intérêts, la concession en serait accordée à tout demandeur sérieux, justifiant dans les conditions ordinaires des moyens suffisants d'exécution.

Après décision à l'unanimité que cette proposition sera insérée au présent rapport, votre Commission adopte l'art. 3.

Les articles 4 et 5 n'ont donné lieu à aucune observation, ils ont été admis.

En résumé, votre Commission vous a exposé dans ce rapport sa manière de voir en matière de travaux publics; elle vous a dit l'heureuse influence que les travaux exécutés ont exercés sur la prospérité agricole, commerciale et industrielle du pays; elle a fait ressortir combien l'intervention modérée du Gouvernement a contribué à ce développement admirable de la richesse publique en Belgique; elle ne peut donc, conséquente avec elle-même, que vous proposer l'adoption du Projet de Loi à l'unanimité des membres présents, moins une abstention.

Vous avez aussi renvoyé à votre Commission 91 pétitions se rapportant au Projet de Loi faisant l'objet de ce rapport et à celui des travaux à exécuter par le Gouvernement, encore en discussion à la Chambre des Représentants, et à des travaux totalement étrangers à ses projets.

L'amendement admis par le Gouvernement au n° 2 de l'article 2, a donné satisfaction à toutes celles, au nombre de 41, demandant le raccordement de Namur à Landen. D'autres ont pour but des demandes de voies ferrées entièrement en dehors du Projet de Loi qui nous occupe. Nous avons l'honneur de proposer au Sénat le dépôt sur le bureau de ces pétitions pendant la discussion des deux Projets de Loi sur les travaux publics, et le renvoi au Ministre des Travaux Publics, de celles de ces pétitions qui n'ont point trait aux deux Projets de Loi dont le Sénat doit s'occuper.

Le Président-Rapporteur,
FERD. SPITAEELS.