

**SÉNAT DE BELGIQUE.**

---

SÉANCE DU 19 AOUT 1880.

---

**Rapport de la Commission des Travaux publics,  
chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant  
le rachat de la concession du chemin de fer de  
Marbehan à la frontière française par Virton, et  
accordant des Crédits spéciaux pour cause d'utilité  
publique.**

*(Voir les N° 11 et 22 de la Chambre des Représentants, et 21 du Sénat, session  
extraordinaire de 1880.)*

---

Présents : MM. le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, Président ; le Vicomte DE  
NAMUR D'ELZÉE, PENNART et BALISAUX, Rapporteur.

MESSIEURS,

Les crédits spéciaux demandés à la Législature s'élevaient, d'après le Projet de Loi, à la somme de 30,698,500 francs, pour le Département des Travaux publics, et à celle de 600,000 francs pour le Département des Finances et à rattacher au Budget de la Dette publique de l'exercice 1880.

Le total des dits crédits spéciaux était donc de la somme de 31,298,500 fr.

Les crédits à ouvrir au Département des Travaux publics se divisaient en trois catégories, savoir :

- 1° La somme de 950,000 francs pour les bâtiments civils ;
- 2° La somme de 7,000,000 de francs pour les travaux hydrauliques ;
- 3° Enfin, celle de 22,748,500 francs pour les chemins de fer.

Par l'article 1<sup>er</sup> du Projet de Loi, le Gouvernement demandait l'autorisation d'opérer le rachat des concessions des chemins de fer de Lierre à Turnhout et de Marbehan à Virton par la frontière française.

A la suite d'explications développées au sein de la Chambre des Représentants et qu'il est inutile de reproduire ici, le montant des crédits sollicités par l'honorable Ministre des Travaux publics fût, sur sa proposition, réduit de la somme de 30,698,500 francs à celle de 25,398,500 francs, et cette proposition fût adoptée par la Chambre.

Ces réductions de 4,300,000 francs d'une part et de un million d'autre part

sur les crédits demandés au chapitre : Chemins de fer, §§ 6 et 9, du 1<sup>er</sup> Projet de Loi s'expliquent par l'ajournement de la proposition de rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout, diverses questions concernant ce rachat devant faire l'objet d'un nouvel examen de la part du Gouvernement.

Après un examen attentif des développements donnés à cette proposition par l'Exposé des motifs du Projet de Loi, votre Commission n'a pu, Messieurs, que se rallier à l'avis de l'honorable Ministre des Travaux publics.

La question de principe n'en est plus une aujourd'hui.

Après de longues discussions dans la Presse et au sein des Chambres, il est généralement admis que la centralisation entre les mains de l'Etat de l'exploitation de tous les chemins de fer du pays est utile à l'intérêt public.

Le Gouvernement ne fait donc, en cette circonstance, que poursuivre l'exécution d'un programme et appliquer ce principe de centralisation, quand il juge les circonstances favorables, et quand ses ressources financières le lui permettent.

La seule inquiétude que puisse donner la réalisation d'un tel projet ne peut résider que dans les immenses difficultés d'administration que présente déjà aujourd'hui, et que présentera plus encore dans l'avenir, une entreprise aussi colossale; mais, quelles que puissent être ces difficultés, l'expérience aidant le Gouvernement doit pouvoir les vaincre.

Le rachat de la concession du chemin de fer de Virton aura pour conséquence favorable de souder plus directement le Réseau belge aux chemins de fer de la Compagnie de l'Est français et de multiplier les points d'échange.

Votre Commission se croit, au moins dans les circonstances présentes, incompétente pour juger la question de savoir si le rachat de cette concession se fait dans les conditions les plus avantageuses au Trésor public.

L'Exposé des motifs entre, à ce sujet, dans les détails les plus minutieux.

Toutes les combinaisons ont été faites, au point de vue financier, et les questions juridiques soulevées par l'interprétation des conventions de concession ont été soumises à l'examen et à l'avis des avocats du Gouvernement.

L'étude a donc été complète et toutes les présomptions étant que l'Etat ne fait pas, en cette circonstance, une opération défavorable au Trésor public, nous ne pouvons que nous en rapporter à l'expérience, à la prudence et à la sagesse des Chefs des Départements des Finances et des Travaux publics, signataires de l'Exposé des motifs et du Projet de Loi.

Les renseignements fournis par cet exposé, justifiant la demande d'un crédit de 950,000 francs, pour les bâtiments civils, ne nous a pas paru comporter de plus amples développements; il nous suffit de vous rappeler que ces dépenses doivent être appliquées à la continuation régulière de travaux d'utilité publique décrétées par des lois antérieures.

L'utilité publique des travaux hydrauliques pour les canaux houillers du Hainaut, les installations maritimes à Anvers et le canal de Gand à Terneuzen, a été trop suffisamment démontrée à la Législature, pour que votre Commission doive prendre le moindre souci d'y revenir.

L'exécution de ces travaux si utiles aux intérêts généraux du pays, et notamment des trois importantes provinces du Hainaut, de la Flandre orientale et d'Anvers, a été ordonnée par la Législature, et les crédits demandés ne sont

que la conséquence nécessaire de l'exécution des lois votées, à ce sujet, par les Chambres.

Toutefois, votre Commission ne peut se dispenser d'adresser des félicitations au Gouvernement, pour l'activité qu'il met dans l'étude de ces nombreux et importants travaux et pour la célérité qu'il apporte dans leur achèvement.

Elle remercie l'honorable chef du Département des Travaux publics d'avoir écarté toute cause de retard possible à l'adjudication des travaux qui constituent un commencement d'exécution des canaux houillers du Hainaut, si indispensables à la vitalité et à la prospérité de l'industrie charbonnière des provinces du Hainaut et de Namur.

Ainsi que nous l'avons déjà dit dans un rapport antérieur, le temps passe, il faut être bientôt en mesure de lutter contre la concurrence étrangère sur l'un de nos principaux marchés charbonniers, la partie de la France ayant pour centre Paris.

La province du Hainaut compte donc sur le zèle incessant de l'honorable Ministre, pour ordonner la plus prompte exécution possible de ces canaux houillers.

Parmi les crédits demandés pour les chemins de fer, figurent d'abord une somme de 8,500,000 francs pour le rachat de matériel roulant, de mobilier, d'outillage, etc., etc., du chemin de fer de Virton à reprendre par l'Etat, nécessaire à l'exploitation de cette ligne, ainsi que pour l'extension du matériel roulant du réseau actuel de l'Etat; ensuite, une somme de 2,000,000 de francs, pour couvrir les dépenses des travaux d'amélioration et d'extension du réseau de l'Etat ainsi que la construction d'ateliers, de remises, de magasins, etc., etc., sur le réseau.

Sur ce dernier point, la nécessité presque absolue de la création de nouveaux ateliers, remises et magasins pour l'entretien et la conservation du matériel roulant, a été démontrée et reconnue par la Législature qui a, par la loi du 23 mai dernier, alloué pour ces travaux un crédit aujourd'hui insuffisant de 2,500,000 francs.

Le nouveau crédit de 1,000,000 de francs demandé, vient provisoirement parer à cette insuffisance.

On a pu constater souvent le dommage considérable souffert par le Trésor public, résultant du manque de remises et magasins pour l'entretien et la conservation du matériel roulant; le capital employé à ces constructions sera indirectement mais largement rémunéré par un usage plus long de ce matériel, en le mettant à l'abri des dégradations autres que celles qui sont la conséquence nécessaire de son service.

Malgré l'importance du crédit de 12,000,000 de francs alloué au Département des Travaux publics par la loi du 23 mai dernier, pour l'entretien et l'amélioration du matériel de traction et de transport, votre Commission ne peut qu'applaudir à la proposition de l'honorable Ministre des Travaux publics, vous demandant un nouveau crédit pour la commande de 50 locomotives et de 1,000 wagons au moins. L'honorable Ministre a dû constater, tous les jours, l'augmentation du trafic des chemins de fer de l'Etat; les 1,800 ou 2,000 wagons dont l'inactivité était accusée, dans le courant du mois de mai dernier, étaient tous en service régulier, dans le courant de juillet, malgré le ralentissement important

survenu dans la marche des affaires industrielles et commerciales et à l'époque de l'année où les transactions ont ordinairement la moindre activité.

Cette situation a dû éveiller l'attention de l'honorable Ministre ; il a reconnu le danger qu'elle présentait à l'époque très prochaine des transports nécessaires à la fabrication du sucre et aux approvisionnements de charbon pour l'hiver.

Nous espérons qu'il fera tout ce qui sera en son pouvoir pour presser la fourniture de ce matériel, afin de l'avoir à sa disposition, en temps utile, dans le cours du prochain hiver.

Avant de terminer, votre Commission croit utile d'appeler l'attention de l'honorable Ministre sur l'importante question de la fourniture, par la Compagnie française du Nord, du matériel nécessaire au transport des produits houillers, vers la France, au delà de Laon et Tergnier.

Elle croit savoir que l'honorable Ministre s'est vivement préoccupé de cette question dont il apprécie mieux que personne, sans doute, la gravité et elle espère que, grâce à son intervention, la pénible situation faite à l'industrie charbonnière par la Compagnie du Nord, pendant tout l'hiver dernier, et qui lui a causé un préjudice incalculable, ne se représentera plus l'hiver prochain.

Votre Commission des Travaux Publics vous propose, Messieurs, de donner un vote favorable au Projet de Loi soumis à vos délibérations et tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants.

*Le Président,*

Comte DE MERODE WESTERLOO.

*Le Rapporteur,*

E. BALISAUX.