

(N° 70).

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 25 MAI 1861.

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

(Voir les Nos 98, 123, 138, 143, 156, 161, 166 et 168 de la Chambre des Représentants, et le N° 58 du Sénat.)

Présents : MM. FERD. SPITAEELS, Président-Rapporteur; BAFON DE WOELMONT, STIELLEMANS, BAFON DE LABBEVILLE, GILLÈS DE S'GRAVENWESEL, Comte MAURICE DE ROBIANO, DE DORLODOT, WINCQZ, BAFON MAZEMAN.

MESSIEURS,

Lors de la discussion du Projet de Loi du 30 septembre 1859, divers articles concernant l'exécution de certains travaux publics furent réservés tant à cause de leur étude incomplète, que par suite de réclamations sur leur plus ou moins d'utilité immédiate. Une somme de 7,200,000 francs, à prendre sur l'emprunt de 45 millions autorisé par la loi du 8 septembre 1859, fut mise en réserve pour être attribuée plus tard à divers travaux, dont le Département des Travaux Publics s'engageait à présenter le projet dans la session suivante. C'est pour remplir cet engagement que le Projet de Loi dont nous nous occupons, a été soumis à la Législature le 15 mars dernier; il comprend non-seulement des travaux dans lesquels le Gouvernement intervient seul; mais il s'applique encore à la construction de plusieurs chemins de fer à exécuter avec ou sans le concours financier de l'État. Votre Commission exprime le regret qu'un Projet de Loi de cette importance, qui touche à tant d'intérêts, soit soumis au Sénat à une époque et dans des circonstances où il lui est bien difficile de consacrer à son examen tout le temps que comporte l'étude de tant d'intérêts divers souvent contradictoires. En effet, à moins de remettre le projet à une prochaine session, il n'est guère possible d'y apporter la moindre modification sans l'exposer à un ajournement indéfini; une réunion de la Chambre des Représentants à l'époque ou nous sommes est impossible; il faut donc l'adopter tel qu'il est, ou le renvoyer à une époque indéterminée. Votre Commission ne vous en présentera pas moins toutes les observations qu'elle croira utiles à la saine appréciation des dispositions qu'il contient.

Nous abordons maintenant l'examen des différents articles de la loi.

ART. 1^{er}. § 1^{er}. Chemin de fer de Louvain à Herenthals.

§ 2. Embranchement d'Aerschot à Diest.

§ 3. Restitution du cautionnement du sieur Riche-Restiau.

Dès 1855, le Gouvernement a été autorisé à concéder cette voie ferrée. Le 50 octobre 1858, il intervint une convention entre l'État et le sieur Riche-Restiau, qui accepta de construire et d'exploiter à ses frais, risques et périls la ligne de Louvain à Herenthals. Il déposa, aux termes de la loi du 28 mai 1856, un cautionnement provisoire de 100,000 fr., qui devait être augmenté de 500,000 fr. avant le 5 mai 1859, époque à laquelle il devait justifier aussi de la réalisation de partie du capital d'exécution, le tout sous peine de déchéance.

Ces obligations ne furent point remplies, et le Gouvernement a conclu le 7 août 1860 une convention nouvelle avec M. Bischoffsheim, par laquelle celui-ci s'oblige à construire à ses frais, risques et périls le chemin de fer de Louvain à Herenthals, dont l'exploitation se fera par la Société des chemins de fer de l'Est-Belge, avec garantie de la part de celle-ci, en faveur de M. Bischoffsheim, d'un minimum de produit net dont le Gouvernement se constitue garant.

L'utilité d'une voie ferrée de Louvain vers la Hollande par Herenthals est démontrée depuis longtemps; le vote de la loi du 24 juin 1855 le prouve à l'évidence; toutefois, le réseau hollandais récemment voté en augmente notablement l'importance. Le but que l'on entrevoyait à l'origine a cessé d'être une hypothèse, il sera certainement atteint et la Belgique jouira d'une ligne internationale de plus, avec la Hollande, que celle qu'elle possède aujourd'hui. Votre Commission n'hésite pas à donner, à l'unanimité, moins une abstention, son approbation à ce travail.

Il en est de même de l'embranchement de Diest à Aerschot, qui sera construit par l'Etat et pour lequel un crédit de fr. 2,000,000 est demandé par le § 1^{er} de l'art. 5; cet embranchement sera également exploité par la Société de l'Est-Belge. Cette ligne sera probablement continuée jusqu'au camp de Beverloo; elle acquerrait ainsi une plus grande utilité, tant au point de vue de nos relations avec la Hollande et l'Allemagne du Nord, qu'à celui des avantages stratégiques qu'il y a de rattacher le camp de Beverloo et la place de Diest à notre réseau national.

Votre Commission estime qu'il y a lieu de restituer au sieur Riche-Restiau le cautionnement de 100,000 fr. qu'il avait fait en 1858, puisque le nouveau concessionnaire l'a remplacé aux termes de la convention intervenue entre lui et l'État Belge.

ART. 2. Chemin de fer de Bilsen à Tongres.

Ainsi qu'à la section centrale de la Chambre de Représentants, on a soulevé dans votre Commission la question du raccordement de Tongres à Ans, autorisé par la loi du 20 décembre 1851.

M. le Ministre des Travaux Publics, qui avait bien voulu se rendre dans le sein de votre Commission, pour y donner quelques explications réclamées par quelques-uns de ses membres, a déclaré qu'il se croyait autorisé à concéder cette ligne, en accordant au concessionnaire qui se présenterait une garantie d'un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur un capital d'un million de francs,

mis à sa disposition par la loi précitée; il a ajouté que jusqu'à présent il ne s'était point présenté d'amateur; mais que le cas échéant il traiterait de la concession de cette section, conformément à la loi. Votre Commission, prenant acte de cette déclaration, approuve cet article.

ART. 5. A. Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

B. Chemin de fer d'Eecloo à Bruges.

Ces deux lignes, construites, sans subvention aucune de la part du Gouvernement, par les concessionnaires intervenant aux conventions des 9 mars 1861 et 19 décembre 1860 annexées à l'exposé des motifs, sont d'une utilité incontestable.

Le tracé nouveau de Braine-le-Comte à Gand par Enghien, Grammont et Sottegem raccourcit notablement le parcours pour les charbons des bassins du Centre et de Charleroi; il forme de Braine à Gand une ligne presque droite et utilise, pour les charbons provenant de ces bassins, le chemin de fer de l'État existant de Charleroi à Braine. L'exploitation s'en fera par l'État, auquel le concessionnaire garantit un privilège sur la recette jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 11,500 par kilomètre par an, à partir de la troisième année de l'exploitation jusqu'à la douzième inclusivement; les intérêts du Trésor sont donc parfaitement garantis, et votre Commission n'hésite pas à donner son approbation à ce Projet.

La loi du 26 avril 1858 a concédé l'exploitation et la construction d'un chemin de fer d'Eecloo à Gand. Cette ligne est aujourd'hui presque achevée, et le concessionnaire demande de la prolonger d'Eecloo à Bruges, aux clauses et conditions de sa première concession. Seulement il sollicite, à conditions égales, la préférence pour la construction d'un chemin de fer vers la Zelande, s'embranchant sur la ligne d'Eecloo à Bruges; cet avantage lui est garanti par l'art. 45 du cahier des charges.

L'utilité de cette voie ferrée est incontestable au point de vue des intérêts locaux; elle formera un affluent important pour les chemins de fer de l'État et de la Flandre occidentale; votre Commission y donne son approbation.

L'art. 4 autorise le Gouvernement à concéder aux conditions ordinaires :

1° Un chemin de fer de Tournay à la frontière de France vers Lille.

2° Un chemin de Mariembourg vers Dinant.

3° Un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée.

Cette faculté, qui n'entraîne aucune obligation pour l'État, qui n'engage en aucune façon sa responsabilité financière, ne saurait lui être refusée en présence des sollicitations dont ces concessions sont l'objet. Votre Commission y donne son assentiment, tout en émettant le vœu que cette disposition de la loi ne soit point lettre morte et puisse recevoir son exécution.

L'art. 5 comprend la répartition, entre les divers travaux faisant l'objet de la présente loi, des fonds formant le montant de l'allocation pour laquelle le Gouvernement y intervient.

Votre Commission a cru devoir l'examiner par paragraphe.

§ 1^{er}. Pour la construction d'une section de chemin de fer d'Aerschot à Diest fr. 2,000,000 »

Approuvé par les motifs exposés à l'art. 1^{er}, § 2.

§ 2. Pour l'établissement d'un port de refuge et la construction d'écluses à Blankenberghe fr. 1,500,000 »

Des doutes se sont élevés dans le sein de votre Commission sur la nécessité de cette dépense, et, en admettant son utilité, sur l'insuffisance du crédit pétitionné, si l'on accepte comme vraies et exactes les observations de la Commission maritime, instituée pour cet objet au Département des Affaires Étrangères.

Il a semblé à votre Commission qu'alors qu'il s'agit de la mer, l'opinion des hommes du métier acquiert une prépondérance qui, sans nuire en rien au mérite du corps des ponts et chaussées, constitue cependant une spécialité en tout ce qui concerne la navigation et le service maritime. Or, la Commission maritime prétend que le crédit actuel est insuffisant pour atteindre le but que l'on se propose ; l'estimation des travaux qu'elle croit indispensable s'élève à 2,246,820 fr. (annexe, page 98).

M. le Ministre des Travaux Publics, présent à la réunion, a contesté la nécessité immédiate d'une dépense aussi considérable ; il a prétendu que tout en admettant la compétence toute spéciale de la Commission maritime alors qu'il est question de navigation, il n'en est plus de même quand il s'agit de l'économie à mettre dans les constructions. Il a appelé l'attention de votre Commission sur le côté humanitaire de la dépense proposée, sur la position malheureuse des pêcheurs de Blankenberghe, sur le développement que pourra prendre la pêche, quand des conditions de sécurité, qui n'existent pas aujourd'hui, permettront la construction de bateaux plus grands et plus forts. Ces explications, sans satisfaire complètement votre Commission, l'ont amené à admettre l'article.

§ 3. Pour travaux d'amélioration au port de Nieupoort, fr. 200,000 »
Adopté.

§ 4. Canalisation de la Meuse de Chokier à Namur. . fr. 1,600,000 »

Votre Commission croit devoir vous faire observer que cette somme ne forme qu'un premier à-compte de la dépense que nécessitera cette entreprise, qui présente, du reste, elle le reconnaît, un haut degré d'utilité publique.

La dépense totale, qui s'élèvera à 7 millions de francs (voir devis page 157 de l'exposé des motifs), est proposée de la manière la plus avantageuse à l'exécution de cet important travail. La division par barrage, qui fractionne la canalisation par section dont l'usage sera utilisé immédiatement par le batelage, constitue un progrès qui permet d'en retirer successivement tout l'avantage possible, sans engager plus que la prudence ne le comporte, les finances et les ressources de l'État.

Votre Commission adopte.

§ 5. Pour travaux destinés à relier les charbonnages et établissements industriels de la rive droite de la Meuse au canal de Liège à Maestricht fr. 1,400,000

Ces travaux sont une conséquence de la construction du canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht. Par suite de cette construction, tous les établissements charbonniers et industriels situés sur la rive droite de la Meuse, à laquelle ils avaient accès, se trouvent aujourd'hui privés des avantages que la nouvelle voie navigable assure à leurs concurrents ; votre Commission estime

donc qu'il est juste et équitable de les rétablir dans leur position antérieure, en leur facilitant l'accès du nouveau canal, tout en frappant, ainsi que M. le Ministre des Travaux Publics en a manifesté l'intention formelle, d'un péage les bateaux qui emprunteront l'embranchement à construire entre Visé et le canal de Liège à Maestricht. Votre Commission adopte avec cette stipulation.

§ 6. Pour la construction du canal de Turnhout à Anvers par St-Job-in-t'Goor fr. 1,000,000 »

Votre Commission doit vous faire observer que ce canal n'a qu'un seul but, celui de fertiliser, au moyen d'irrigations, cette partie de la Campine et de donner ainsi une valeur à des terrains qui n'en ont guère aujourd'hui.

M. le Ministre des Travaux Publics, interpellé, n'a pas dissimulé les difficultés diplomatiques qui existent entre la Belgique et la Hollande au point de vue des prises d'eau de la Meuse. L'alimentation de cette nouvelle section de canal doit se faire par le canal de la Meuse à Anvers, aux dépens peut-être des irrigations existantes et alors que des difficultés diplomatiques sont pendantes. Votre Commission regrette que le Gouvernement ait cru devoir attribuer une somme aussi considérable à une construction d'une utilité immédiate aussi contestable; votre Commission ne veut pas, par les motifs exposés au commencement de ce rapport, vous proposer la suppression de cette allocation, parce que M. le Ministre lui a donné l'assurance formelle que les travaux ne seront point commencés avant que les difficultés diplomatiques ne soient aplanies; sans cette assurance, votre Commission vous eût, à son grand regret, proposé le rejet de cette allocation.

§ 7. Exécution, par la ville de Liège, des travaux incombant au Gouvernement. fr. 225,000 »

L'examen de ce crédit a amené votre Commission à vous présenter quelques observations au sujet du refus que fait la ville de Liège d'acquitter les 500,000 fr. qu'elle s'est engagée à payer lors de l'allocation comprise dans la loi du 20 décembre 1851, à l'occasion du régime de la Meuse dans la traverse de la ville.

Votre Commission ne saurait admettre que la question d'une station intérieure soit liée à celle du redressement de la Meuse et de sa dérivation. Il a été expressément entendu à cette époque que l'intervention de l'État ne dépasserait pas 8 millions de francs; l'intervention de la ville dans la dépense devait être d'un million; il ne peut donc s'agir dans l'espèce de surseoir à une obligation formelle sous prétexte que le subside était lié à l'exécution d'une station intérieure, que le Gouvernement ne s'est jamais engagé à construire.

Votre Commission admet le crédit sous cette réserve.

AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

§ 8. Acquisition et dépenses pour la construction d'un tir national fr. 500,000

§ 9. Pour subsides destinés à des travaux hygiéniques. . . . 150,000
Sans observation.

Art. 6. Cet article établit la division de la totalité des crédits alloués par

la présente loi, et fixe à 7,200,000 francs la part à prendre sur l'emprunt de 45 millions, et à 1,175,000 fr., celle à fournir par les ressources ordinaires de l'État. Cet article, purement réglementaire, est admis sans discussion.

L'art 7 autorise le Gouvernement à appliquer l'excédant des crédits ouverts par le § 7 de l'art. 1^{er} et par l'art. 4 de la loi du 8 septembre 1859, pour l'approfondissement de la Sambre de Mariemont à la frontière française à la section de Namur à Mariemont. Cette faculté, qui est le résultat d'une économie dans les prévisions, a été favorablement accueillie par votre Commission, qui l'approuve.

Art. 8. Approuvé sans discussion.

Une dernière observation reste à présenter. Votre Commission émet le vœu que les cautionnements versés par des concessionnaires qui ne s'exécutent pas, ne soient point un obstacle à l'établissement de ces lignes ou d'autres presque parallèles. Ainsi il désire que la ligne qui doit relier la Sambre à Landen, et qui doit traverser ainsi une vaste et fertile contrée qui est privée jusqu'à présent des bienfaits inhérents aux chemins de fer, soit enfin exécutée et que le Gouvernement recherche les moyens qui permettraient la réalisation de ce projet.

En résumé, Messieurs, votre Commission, tout en regrettant d'être saisie aussi tardivement d'un projet impatientement attendu par les intéressés, a l'honneur de vous proposer, pour n'en point retarder indéfiniment l'exécution, l'adoption de la loi, à l'unanimité des membres présents, telle qu'elle vous a été renvoyée par la Chambre des Représentants.

Le Président-Rapporteur,

FERD. SPITAEELS.