

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 26 MAI 1884.

---

### **Rapport des Commissions réunies des Finances, de l'Intérieur et des Travaux publics, chargées d'examiner le Projet de Loi relatif à la constitution d'une Société nationale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux.**

*(Voir les N<sup>os</sup> 237, session de 1881-1882, 62, 189, 199, 219 et 225, session de 1883-1884, de la Chambre des Représentants, et 64, session de 1883-1884, du Sénat.)*

---

Présents : MM. le Baron DE SELYS LONGCHAMPS, Président ; BONNET, TERCELIN, BRACONIER, le Vicomte DE NAMUR D'ELZÉE, le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, BALISAUX, BOËL, le Baron SURMONT DE VOLSBERGHE, LIPPENS, PENNART, HARDENPONT, VANDEN KERCHOVE, MONTEFIORE LEVI, WILLEMS, le Comte DE HEMRICOURT DE GRUNNE et BIART, Rapporteur.

MESSIEURS,

Une des œuvres les plus importantes, l'on peut même dire l'œuvre la plus considérable du siècle, est sans contredit l'établissement du chemin de fer. Grâce à la découverte de la vapeur, une transformation complète a été introduite partout dans les lois et les conditions du travail, et un champ sans limites a été ouvert à l'activité humaine.

Immense et universel est le rôle départi à ce merveilleux instrument de travail dans la société moderne, dont insensiblement il est arrivé à transformer les idées, les traditions, les mœurs et les coutumes.

De nos jours, la vapeur règle et domine toutes les relations sociales, économiques et politiques; qu'il s'agisse de rapports d'individu à individu, de peuple à peuple, de continent à continent, constamment on la retrouve exerçant sur toutes choses et en toutes circonstances son influence prépondérante. Elle est l'âme du commerce et de l'industrie, elle règle la marche du marché financier, elle pèse sur le crédit et lui dicte la loi; en un mot, elle contribue dans une large mesure à fixer la condition sociale et économique des différentes nations et assure au peuple qui l'a appliquée avec intelligence et discernement, aux diverses branches du travail national, le bien-être, la prospérité et la grandeur.

Aussi, M. Saintelette, alors Ministre des Travaux publics a-t-il pu dire avec beaucoup de raison, en installant la Commission des chemins de fer vicinaux, que « l'économie de temps, d'argent, de forces que dans le transport des voyageurs et des marchandises les chemins de fer procurent à l'humanité était peut-être la principale des causes multiples du prodigieux développement qu'avait prise, en ces temps modernes, la production de la richesse. »

Il est, en effet, incontestable que l'établissement du chemin de fer imprime partout *un accroissement considérable à la production* et en même temps un progrès rapide et un perfectionnement marquant à la fabrication. Ce développement prodigieux de l'agriculture, du commerce et de l'industrie auquel nous assistons depuis un grand nombre d'années est dû, pour la plus large part, à l'influence bienfaisante des voies ferrées. Pour en être convaincu il suffit de comparer la situation économique de l'Europe et de l'Amérique d'il y a cinquante ans, alors que le rail venait d'y faire son apparition avec celle qu'elles présentent aujourd'hui? A leur tour, l'Asie et l'Afrique se sont mises en mouvement, et depuis que les locomotives circulent dans ces deux continents, le commerce et l'industrie y ont pris un essor prodigieux.

Sans doute, l'activité dans la production de l'augmentation incessante du chiffre des transactions sont, dans une certaine mesure, la conséquence naturelle du progrès de la civilisation, de l'application plus intelligente des principes de l'économie politique, ou bien encore la suite heureuse des efforts tentés par les hommes préposés à la direction des affaires publiques, pour parvenir à l'abolition des entraves qu'opposent les douanes et les frontières à la liberté des échanges. Mais on ne contestera pas que, par le seul fait de son apparition, le chemin de fer n'ait entraîné cette application, imposé cette abolition, exigé une série de transformations dans l'ordre matériel et politique. Et en admettant que les réformes introduites eussent été amenées à leur heure par le cours naturel des idées et les nécessités de la situation, il n'en est pas moins vrai que la création des voies ferrées en a hâté l'éclosion et exerce une influence des plus fécondes sur la richesse publique.

De toutes les nations du continent, la Belgique a été la première à sillonner son territoire de rubans de fer pour faciliter la circulation de ses produits et de ses richesses, à provoquer entre toutes les branches du travail national la solidarité des efforts dans un but de prospérité commune, à servir de trait d'union entre tous les producteurs européens et à cimenter la bonne entente entre les nations.

Au lendemain du jour où les puissances l'affranchissaient de toute tutelle et consacraient son autonomie, notre pays n'ayant plus de revendications à poursuivre sur le terrain de la liberté, songea à tirer parti de ses aptitudes innées pour le travail, à utiliser sa situation géographique, et à exploiter les richesses naturelles dont son sol est si abondamment pourvu. La Belgique voulut s'affirmer parmi les nations les plus commerciales et les plus industrielles du globe et n'hésita pas à suivre l'exemple de l'Angleterre en décrétant la création de voies ferrées. Elle posait ainsi, à l'ombre de la liberté, le premier jalon de sa prospérité commerciale et industrielle, et après cinquante années de peines et de persistants efforts, cette prospérité s'est élevée à une telle hauteur que les nations

les plus grandes et les plus puissantes la lui jalourent, et se garantissent contre la concurrence de nos produits.

La Belgique est donc largement payée et noblement récompensée des sacrifices immenses qu'elle s'est imposés sans marchander pour se pourvoir d'un réseau de voies ferrées, qui la met en communication directe avec toutes les villes du continent, et lui permet ainsi d'attirer sur son territoire les produits de l'univers entier.

Aussi n'est-ce pas sans éprouver un sentiment de légitime fierté nationale que vos Commissions de l'Intérieur, des Finances et des Travaux publics réunies relèvent dans l'exposé du présent Projet de Loi le passage suivant, sur lequel elles se permettent d'attirer l'attention du Sénat : « Le chemins de fer, » y est-il dit, ont reçu une très grande extension dans notre pays. Le service » des transports internationaux, le réseau destiné à relier entre eux nos grands » centres industriels et nos villes principales, se sont développés dans des » proportions telles, que si l'œuvre de la grande voirie ferrée n'apparaît pas » comme entièrement achevée, du moins elle approche de son entier accomplis- » sement »

Que l'on ne s'arrête donc pas lorsqu'on est près d'arriver au terme du voyage, que l'on achève le réseau, et cela le plus tôt possible, car en matière économique le stationnement, c'est le recul, l'arrêt, c'est la décadence.

Cependant, malgré cet achèvement, bon nombre de communes du pays ne seront pas desservies directement par le chemin de fer et vraisemblablement ne le seront jamais. Cette perspective n'est pas de nature à satisfaire une foule de localités agricoles, industrielles, manufacturières auxquelles des transports rapides et peu coûteux sont indispensables pour la fructification de leur travail, l'écoulement de leurs produits, l'exploitation de leurs richesses.

Mises à raison de leur position géographique à l'écart des grands centres ou des grandes artères de communication, et partant réduites à se servir du roulage, des messageries, des charrois, vieux modes de transport peu commodes et relativement chers, ces localités trouvent que les routes pavées et les chemins de terre ne sont plus en rapport avec les exigences actuelles de la vie et les besoins impérieux de l'agriculture et de l'industrie, et réclament à juste titre des communications ferrées d'un ordre secondaire : chemins de fer vicinaux ou tramways, le moyen, en un mot, de se relier au réseau de l'Etat, aux marchés voisins ou aux débarcadères.

Les droits de ces localités sont incontestables, leurs plaintes fondées, leurs réclamations légitimes. N'ont-elles pas en effet le droit de disposer des mêmes instruments d'échange dont d'autres localités sont pourvus ?

En toute justice, ne sont-elles pas recevables à exiger l'équivalent des faveurs dont les autres ont été gratifiées ? Existe-t-il la moindre raison pour que les habitants de tels ou tels villages restent isolés et oubliés et ne puissent prétendre, sous le rapport de la facilité des communications, aux avantages dont jouissent les villes ou les localités situées sur le parcours d'une des branches du réseau national ? Pourquoi condamner les campagnards à acheminer vers les centres de consommation, lentement et coûteusement, sur des véhicules lourds et incommodes les produits de leurs champs et de leurs vergers ? Pourquoi ne pas fournir aux propriétaires de bois ou de forêts le moyen d'exploiter à meilleur marché et de vendre plus cher les produits de leurs biens grâce à une notable diminution de coût des transports ? Pourquoi les carrières, les gisements, les industries du

plat pays ne pourraient-ils pas prétendre à l'abaissement du prix du transport, qu'entraîne l'existence de voies ferrées ?

Une semblable inégalité viole les règles de la justice et de l'équité et ne saurait être tolérée plus longtemps, d'autant moins que l'intérêt personnel des localités délaissées à obtenir le redressement de leurs griefs est en relation directe avec l'intérêt général du pays à le leur accorder.

Tous les revenus se ressentent de l'influence, de la facilité et du bon marché des communications ; dès ce moment, il va de soi que la fortune publique s'en ressentira à son tour, et cela dans la proportion de l'accroissement de la fortune privée. Dans l'époque de crise que le commerce, l'industrie et l'agriculture traversent, il est hors de doute que le bon marché et la facilité des transports apporteront un soulagement à bien des souffrances et créeront pour une foule de localités des débouchés qui, tout en profitant à ces localités, accroîtront le bien-être et la prospérité de la généralité du pays.

Le Gouvernement a compris cette vérité économique ; préoccupé, comme toujours d'ailleurs, des besoins et des aspirations du travail national, il a déposé un Projet de Loi qui décrète la constitution d'une Société nationale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux.

Le but poursuivi est clairement défini dans l'Exposé des motifs du Projet de loi.

« Au temps, y est-il dit, où la circulation des hommes et des choses se faisait tout entière par les routes, des voies secondaires venaient sans cesse se souder à la voirie vicinale et fournissaient au mouvement de celle-ci des déversoirs et des affluents. De même l'organisme des transports à vapeur doit de nos jours être complété par des lignes secondaires qui accroîtront l'aliment des artères principales en apportant ou en puisant la richesse dans les lieux dont l'accès est encore trop coûteux ou trop difficile. »

Il est certain que l'établissement de ces lignes sera un bienfait inappréciable pour toutes les localités qui rayonnent vers les grands centres de population et pour ces centres mêmes. D'une part, en effet, ces localités pourront, ce dont elles n'avaient ni les moyens, ni l'occasion, se défaire de leurs différents produits sur les marchés de consommation, régulièrement et à des prix rémunérateurs, grâce à la commodité, l'accélération, l'abaissement du coût des transports. D'autre part, les centres que ces localités approvisionnent obtiendront la faveur d'une alimentation moins dispendieuse, meilleure, plus variée. L'accroissement de la production amenée par la facilité des échanges, réagira sur la valeur du bien lui-même, améliorera la situation de ceux qui l'exploitent ou le possèdent, et comme conséquence, profitera incontestablement à la richesse publique en général.

La création de voies ferrées vicinales donnera une impulsion nouvelle à l'agriculture, et arrachera celle-ci au marasme dans lequel elle se traîne depuis un certain nombre d'années. On ne cesse de recommander à nos cultivateurs de changer leurs procédés, de délaissé certains produits, de faire de la culture intensive, d'être surtout et avant tout des maraîchers, des éleveurs, des marchands de beurre, de laitage, de viande et de volaille, en un mot, de transformer radicalement leur exploitation. Mais cette transformation que les nécessités actuelles et les conditions du marché imposent, n'est possible que pour autant que les frais de production et de transport soient diminués, que le tra-

vailleur agricole soit mis en état d'amener sur son champ les engrais et autres matières indispensables, à des prix moins onéreux, et d'en expédier les produits vers le marché avec plus de facilité et plus d'économie de temps et d'argent. Et cette nécessité existe, qu'il s'agisse de grande ou de petite culture, de culture maraîchère ou de culture industrielle. Or l'établissement de voies ferrées vicinales donne en grande partie satisfaction à ce besoin primordial.

Ce qui est vrai pour l'agriculture l'est également pour l'industrie. Où se fixe-t-elle de préférence ? Au bord des cours d'eau, des canaux, des rivières, des fleuves, à proximité des gares, des stations, des haltes, tout comme autrefois le long des routes pavées. A l'intérieur, on ne trouve que peu ou point d'établissements industriels, et encore ceux que l'on y rencontre tendent à se rapprocher des voies ferrées. La raison en est simple : c'est qu'il leur est impossible, quoi qu'ils fassent, de rivaliser avec des concurrents mieux favorisés sous le rapport de l'emplacement. La conséquence qui découle de l'inégalité des conditions dans lesquelles doit se produire l'effort des travailleurs industriels établis dans l'intérieur du pays est, comme on l'a fait remarquer dans une autre enceinte, « qu'ainsi une masse de richesses possibles sont perdues. » Mais du moment que les industriels pourront disposer des mêmes moyens de communication ou, tout au moins, seront placés sous ce rapport sur un pied d'égalité relative, ils produiront davantage, à moindre prix ; ils seront mis en état de soigner la grave question des approvisionnements, de se procurer dans des conditions acceptables les matières premières, d'aménager convenablement leurs outils de production.

L'établissement des voies vicinales ferrées exercera donc une influence féconde sur la richesse publique, et cette perspective seule justifie, une loi qui dote le pays de voies de communication et exonère les campagnes, comme le dit l'honorable M. Le Hardy de Beaulieu dans le remarquable rapport qu'il a présenté à la Chambre des Représentants, « des frais et des difficultés de transport, causes les plus tangibles et les plus certaines de la détresse agricole actuelle, » et nous nous permettons d'ajouter : de certaines branches de notre industrie nationale.

Mais pour que les chemins de fer vicinaux donnent le résultat que l'on fonde sur eux, il est indispensable que l'esprit d'économie le plus rigoureux préside à la construction et que les dépenses d'exploitation soient réduites au plus strict nécessaire. Dès lors il faut utiliser, autant que possible, les accotements des chemins et des routes pour l'établissement de la plateforme de la voie, ne pas trop se préoccuper de la ligne droite et bien moins encore recourir aux expropriations, se montrer sobre de travaux de terrassements, de tranchées et de remblais, s'abstenir avant tout de travaux d'art : ponts, viaducs, tunnels, etc., etc., qui absorbent des capitaux considérables sur un seul point et grossissent, sans utilité appréciable, le coût total de l'entreprise.

Il faut, en outre, se montrer accommodant pour tout ce qui concerne l'inclinaison des pentes et faire suivre à la voie, sauf le cas d'impossibilité absolue, les sinuosités du terrain sur lequel on l'établit. Le tout doit être à l'unisson et ramené au simple nécessaire : stations, voies de garage, barrières, haltes, clôtures, en un mot, il importe qu'en fait de dépenses, l'on se borne à celles-là seules que la sécurité de la circulation et les besoins de l'exploitation réclament et imposent.

Tout le monde est d'accord pour reconnaître que la réussite des voies ferrées

vicinales est subordonnée à leur établissement, leur aménagement et leur exploitation dans les conditions les moins dispendieuses. D'ailleurs, le trafic local qu'elles sont appelées à desservir n'exigent pas des sacrifices analogues à ceux que nécessite le trafic sur les grandes lignes de communication.

Les lignes d'intérêt secondaire, où la marche des trains est de vitesse modérée et sur laquelle le mouvement est restreint, n'exigent pas une organisation aussi perfectionnée que celles du réseau de l'Etat, où l'activité est prodigieuse et pour lesquelles la rapidité de la circulation ainsi que la multiplicité des trains sont un élément de prospérité.

Il s'ensuit que la dépense de premier établissement et celle qui est nécessaire pour assurer la marche convenable du service peut et même doit différer du tout au tout, selon qu'il s'agit du réseau principal de l'Etat ou de lignes de second ordre et d'intérêt local.

De l'ensemble des calculs que nous avons eu sous les yeux, il résulte que le coût kilométrique des chemins de fer vicinaux ne dépassera pas la moyenne de 40,000 fr., tout compris. Ce chiffre n'est pas exagéré et permet d'espérer un intérêt rémunérateur. Il n'est évidemment question ici que de l'établissement d'une voie à petite section, car la création de voies avec écartement normal des rails augmenterait sensiblement le montant des frais de construction.

Cette observation nous amène naturellement à examiner la question de la largeur qu'il convient d'adopter pour les voies ferrées vicinales. Faut-il s'en tenir à l'écartement réglementaire des rails ? Est-il préférable de restreindre cette largeur, de la réduire, de la fixer selon les circonstances et la nature du terrain ?

Il est certain que l'emploi d'un matériel uniforme évitera à ceux qui s'en servent des frais considérables de transbordement, qu'il leur fournit le moyen de charger et de débarquer sur place les produits expédiés ou reçus et qu'il crée ainsi pour toutes les branches du travail des facilités et des économies notables. Mais, d'un autre côté, il est également certain que l'emploi d'une voie de moindre largeur diminuera considérablement les frais d'établissement et d'exploitation. Elle permettra, en effet, de rétrécir le rayon des courbes, de faire usage de rails d'un poids moindre et partant de donner à l'assise de la voie une moindre solidité, de se servir enfin d'un matériel plus léger, d'une force de traction moins puissante ; elle permettra enfin aux intéressés de relier avec plus de facilité leurs usines ou leurs centres de production aux voies ferrées vicinales.

Mais l'adoption d'une règle fixe n'est ni nécessaire, ni même désirable, la nature même du trafic sur certains tronçons de voie peut exiger l'écartement normal des rails ; la solution à donner à la question sera donc toujours une affaire d'appréciation que les circonstances détermineront. Aussi la Commission des chemins de fer vicinaux exprime-t-elle à l'unanimité l'avis « qu'il n'y a pas lieu » d'arrêter un type unique de la voie et du matériel pour toutes les lignes vicinales ; les unes pouvant être à voie normale, les autres à voie étroite. »

Mais que la voie soit à grande ou à petite section, munie d'un matériel rendant nécessaires ou non les transbordements des marchandises, il est hors de doute que le transport par ces moyens de communication constituera, en tout cas, pour l'industrie comme pour l'agriculture un avantage réel sur l'ancien état de choses, créera des facilités, diminuera les frais et ouvrira de nouveaux débouchés.

Ces prémisses posées, examinons les bases sur lesquelles il convient d'organiser le réseau vicinal et recherchons les éléments auxquels il faut faire appel pour surer à ce dernier la vitalité, l'extension et le rendement le plus productif. Est-ce à l'Etat, à la province, à la commune, à l'initiative privée?

La Commission instituée par les honorables chefs des Départements des Travaux Publics et des Finances, à l'effet d'examiner les questions techniques et financières se rattachant à l'établissement des chemins de fer vicinaux, s'est osée cette question et a exprimé l'avis qu'aucune force ne devait être exclue *priori* pour assurer le plus large développement de la vicinalité ferrée.

La réponse, on le voit, est des plus simples; elle laisse la porte ouverte à toutes les combinaisons; mais par cela même elle ne jette pas une bien grande lumière sur le débat et ne fournit pas la moindre solution à la difficulté. Force nous est donc de la reprendre.

La Belgique, on le sait, a donné la préférence au système qui réserve à l'Etat la construction et l'exploitation des chemins de fer et considère l'organisation de ce service comme étant avant tout d'intérêt national. L'Etat en garde la direction et le monopole. Grâce à ce système, que bien des Gouvernements nous envient, le pays a pu développer son activité commerciale et industrielle dans les conditions les plus favorables; bien plus, il a réussi à attirer sur son territoire, par la combinaison des tarifs, une grande partie du transit du continent. L'Etat pourtant a abdiqué une partie de son monopole entre les mains de Sociétés particulières, déterminé comme il l'était par des considérations financières, mais cette dérogation au système n'a pas été profitable au pays, tout le monde en convient aujourd'hui. L'initiative privée a donné en matière d'exploitation des chemins de fer deux résultats diamétralement opposés, mais onéreux l'un et l'autre pour le Trésor public. Les bonnes lignes ont fait une concurrence ruineuse au railway national, les autres, au contraire, ont obéré ses finances, de telle sorte que, pour rétablir l'unité un instant rompue, l'Etat est forcé de racheter à des conditions très dures toutes les lignes concédées et conserve sur les bras une foule de non valeurs dont il ne peut se défaire, et qu'il doit exploiter aux dépens de sa caisse pour divers motifs et spécialement dans l'intérêt des localités desservies.

C'est là une page bien triste de l'histoire économique du pays; il est bon de la mettre en lumière, au moment surtout où la Législature est appelée à introduire, dans nos provinces, la vicinalité ferrée.

Cette vicinalité, en effet, le Gouvernement l'a déclaré, les orateurs qui ont pris la parole à la Chambre l'ont répété à leur tour, cette vicinalité est le complément nécessaire du réseau national. Or si l'expérience nous enseigne qu'il est bon, qu'il est utile, qu'il est désirable que la direction des chemins de fer repose dans une seule main, il en résulte que celle des voies ferrées vicinales doit recevoir une organisation analogue avec celle de nos grandes lignes dont ces voies ne différeront que par le mouvement moins considérable dans les quantités transportées et le bon marché de la construction et de l'exploitation.

Le Gouvernement a cru sauvegarder l'intérêt du Trésor en même temps que l'intérêt public en ne recommençant pas une expérience qui a donné des résultats négatifs et dont les conséquences pèsent encore lourdement sur la situation et nos chemins de fer. Il n'a pas perdu de vue que le railway vicinal a pour but de combler une lacune d'une nature toute spéciale; qu'il doit apporter la vie et

l'activité dans des localités plus ou moins peuplées, qu'il a pour objet de relier au réseau national toutes les régions du pays. Il s'adresse donc aux corps constitués de l'État, les provinces et les communes, si grandement intéressées à voir se développer, sur leur territoire, ce nouveau mode de communication et de transport, et les sollicite à venir, d'accord avec lui et sous son patronage, son contrôle, sa surveillance, sa tutelle avec sa coopération effective et son intervention financière, mener à bonne fin l'entreprise projetée, grosse de conséquences heureuses pour nos populations, notre production nationale, puisqu'elle doit avoir pour effet de permettre aux forces vives du pays, quoique humbles et latentes, de se mêler au mouvement général et de jeter sur le marché des masses de produits aujourd'hui sans débouchés.

Le Gouvernement a donc imaginé de constituer une Société nationale pour la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux, espèce de société d'une nature particulière, et qui légalement sera considérée comme société anonyme, dont les actions seront des titres nominatifs et ne pourront être possédées que par les communes, les provinces et l'État (articles 1 et 2) et seront divisés en autant de séries qu'il existera de lignes concédées (article 3) par le Gouvernement à la Société nationale, pour toute la durée de cette Société (articles 13 et 14).

La création de cette Société débarrasse le Département des Travaux publics d'un fardeau écrasant, l'exonère de la direction active du nouveau réseau dont le développement pourrait prendre des proportions considérables dans un avenir plus ou moins rapproché, et en même temps cette combinaison assure aux chemins de fer vicinaux une existence, un capital, une administration qui leur sont propres par « l'entremise d'un être moral spécial créé pour leur service », et cet être moral est composé d'une « association de corps publics intéressés à leur institution. »

Cette Société, il est vrai, est placée sous le contrôle du Gouvernement, qui a le droit de s'opposer à toute mesure contraire selon lui à la loi ou aux intérêts de l'État (art. 12).

Cette tutelle attribuée par la loi au Gouvernement est nécessaire ; nous l'avons établi, il faut que la Société se conforme strictement à ses statuts et ne puisse pas les modifier selon ses convenances (art. 13), qu'elle n'ait pas la faculté de régler les tarifs arbitrairement et à sa guise (art. 16), d'accorder des concessions à tort et à travers (art. 14), si l'on ne veut pas qu'en matière de chemins de fer, un second pouvoir s'établisse côte à côte avec celui qui existe déjà, et fasse concurrence au railway de l'État en détournant des transports de ses voies, auxquelles ces lignes secondaires doivent servir d'auxiliaires et d'affluents.

Tout le monde est unanime à reconnaître la nécessité de ce contrôle, voire même de cette tutelle, mais en même temps on incline à croire que le Projet de Loi force la note et qu'il accorde bel et bien au Gouvernement un monopole injustifiable, de droit ou de fait il n'importe, qui n'en devient pas meilleur pour passer des mains de l'État dans celles des corps constitués ; on reproche, en un mot, au Projet de Loi de ne pas faire la part assez large à l'initiative privée.

Sans doute, l'industrie privée a donné une éclatante démonstration de son activité et de sa force, et partant on serait malavisé en lui reprochant de n'être pas capable de produire des voies ferrées. Il ne faut pas oublier que sans elle l'achèvement de notre réseau national serait encore bien loin d'être un fait à peu près accompli. Il n'y a donc pas lieu, comme on l'a dit à la Chambre des Représ-

sentants « d'étouffer l'esprit d'entreprise sous un excès de centralisation, » il faut, au contraire, l'aider et la seconder dans les limites du juste, du possible, sans pourtant porter préjudice à l'intérêt public

Mais l'on est obligé de convenir que si l'initiative particulière a réalisé de grandes choses, elle a aussi produit bien du mal; ses promesses séduisantes que bien souvent il lui a été impossible de tenir, ont fréquemment alléché le public, grâce aux noms des personnages qui patronnaient l'opération et dissipaient les défiances. Il n'y a pas lieu de récriminer, de rechercher l'imprudence, le manque de perspicacité, l'incurie, la faiblesse dont le public et les pouvoirs constitués ont fait preuve, l'un en apportant ses capitaux dans ces entreprises, les autres en accordant des concessions à ceux qui les lançaient avec une grande légèreté. Constatons simplement un fait : c'est que cet essai n'a pas été heureux et qu'il importait de prévenir le retour des conséquences fâcheuses qu'il a engendrées.

Le but que poursuit l'industrie privée est avant tout, qu'on veuille ne pas l'oublier, un intérêt personnel, une idée de lucre; on ne saurait blâmer celle-ci de ne chercher que son profit dans toutes les affaires qu'elle entreprend. Si vous concédez la construction et l'exploitation du réseau vicinal ferré à son initiative, nul doute que des demandes ne surgissent, que des combinaisons ne se produisent, que le Gouvernement et le pouvoir législatif ne soient saisis de projets de railways en nombre considérable.

Parmi les routes à créer, il y en a qui sont utiles et productives, d'autres qui auront peu de chance de réussite et d'avenir. Laisser le champ libre à l'effort individuel, c'est s'exposer, de gaieté de cœur, à le voir se charger de la partie du travail la plus favorable et la plus rémunératrice, et à compromettre le résultat poursuivi par la création du réseau vicinal. Or c'est l'intérêt général qui doit prédominer en cette matière et l'intérêt des particuliers qui doit se retirer lorsque celui de l'universalité est en jeu. Comme l'a fort bien démontré l'honorable Ministre des Finances, à la Chambre des Représentants, « il est utile que l'exploitation des chemins de fer appartienne à l'Etat, parce que lorsque l'Etat concède, si l'entreprise est mauvaise, il est placé dans l'alternative de l'abandon — ce qui est presque toujours impossible — ou de la reprise d'une affaire onéreuse.... Par contre, lorsqu'elle est bonne, l'Etat n'en reçoit pas les bénéfices. Lorsque l'entreprise prospère, c'est l'intérêt privé qui en profite.... Quand il s'agit d'une entreprise qu'on ne peut pas abandonner, quand il s'agit d'un service public et d'un monopole, mieux vaut donc que l'Etat agisse lui-même. »

D'ailleurs, l'initiative privée n'est pas proscrite complètement; aux termes de l'article 17 du Projet de Loi, des concessions peuvent être accordées à des Sociétés autres que la Société Nationale, ou même à des particuliers avec l'approbation du pouvoir législatif. Il ne s'agit pas, en effet, comme l'a fort bien fait remarquer en section centrale un honorable représentant, de créer une institution gouvernementale, ni un monopole dans le sens ordinaire du mot, mais de créer une institution indépendante, qui assurera à toutes les communes qui s'adresseront à elle les moyens financiers de se donner, en remplissant certaines conditions égales pour toutes, les moyens de communication économiques, dont l'utilité n'a été contestée par personne.

L'industrie privée pourra trouver amplement matière à son activité dans la construction et l'exploitation des lignes, que la Société nationale ait le privilège

de construire et exploiter le réseau vicinal, rien de mieux, pourvu que ce soit là pour elle une faculté et non pas une obligation; car aucun intérêt public ne commande que la Société nationale construise elle-même ou exploite elle-même.

Les résultats des chemins de fer vicinaux ne seront favorables qu'à la condition d'une grande économie dans l'établissement et l'aménagement de la voie. Dès ce moment, il importe que tout y soit fait autant que possible au moyen des adjudications publiques. L'Etat, en effet, ne saurait construire dans les mêmes conditions de bon marché que les particuliers; il faut donc dans l'occurrence qu'il s'en abstienne ?

Puisqu'il est admis et prouvé que l'Etat ne saurait exploiter au prix auquel le font les Compagnies, pourquoi n'aurait-on pas recours à l'adjudication publique pour assurer l'exploitation des différents tronçons du réseau vicinal, au moindre prix possible ?

A cet état de choses tout le monde trouverait son profit; les communes auraient leurs communications si longtemps désirées, les dépenses seraient fixées, les faux frais écartés, bien des mécomptes prévenus; il importe dès lors que les explications de l'honorable Ministre des Finances dissipent tout malentendu en fixant exactement la portée de l'article 14 du Projet de Loi.

Il nous reste quelques mots à dire de la conception financière qui n'est pas la partie la moins importante du Projet de Loi soumis aux délibérations du Sénat.

Nous savons qu'il a pour objet la création d'une Société nationale chargée de réunir avec le concours des communes intéressées, des provinces et de l'Etat les capitaux nécessaires à l'établissement et au fonctionnement de la vicinalité ferrée.

Le Gouvernement avait à sa disposition deux systèmes; l'un et l'autre présentaient de graves inconvénients, Il pouvait ou s'adresser à l'initiative privée, ou bien prendre l'opération à sa charge.

Il n'a pas voulu de l'initiative privée parce qu'il a craint, et non sans raison, que la fièvre de spéculation, l'agiotage, la compétition des intérêts personnels en présence, la jalousie des propriétaires, les divisions provoquées par l'antagonisme politique n'eussent paralysé ses efforts, et eût compromis, enrayé la création des lignes, leur existence et leurs résultats. Prendre l'opération à son compte, c'était s'attirer une foule d'ennuis et d'embarras, c'était courir au devant de lourdes responsabilités et de graves dangers pour le Trésor public, et comme il n'était dans l'occurrence question que d'intérêts plus ou moins locaux se rattachant de loin à l'intérêt général, l'équité n'admettait difficilement que les ressources de l'Etat alimentées par tous les citoyens fussent affectées au profit de quelques-uns, sans compensation directe et suffisante. L'abandon des lignes en effet est possible aux termes du Projet de Loi, il ne saurait donc s'agir dans l'espèce de la création d'un service public dont l'existence est assurée grâce à sa nature même et qui survit à la bonne comme à la mauvaise fortune.

Le Gouvernement s'est arrêté à une combinaison imaginée par notre très regretté collègue M. Bischoffsheim, dont la plupart d'entre nous ont été à même d'apprécier l'esprit d'initiative, la rectitude de jugement, les rares qualités financières, et aussi la patriotique abnégation lorsqu'il y allait du crédit, de la prospérité du pays.

Cette combinaison, notre collègue l'a exposée dans un mémoire que vous connaissez tous, Messieurs, et comme vous avez pu vous en convaincre, elle présente une certaine analogie avec la *Société du Crédit communal*.

« De même, dit M. Bisschoffsheim, que cette Société en matière d' emprunt communaux, la nouvelle Compagnie aurait pour mission de centraliser toutes les opérations en matière de création de chemins de fer vicinaux, elle procurera le capital nécessaire à l'exécution des travaux et à l'exploitation, elle introduira partout les principes d'unité et d'une stricte économie, sans lesquels les voies ferrées vicinales ne peuvent se développer utilement, et enfin, elle réservera aux communes, aux provinces et à l'Etat les bénéfices de l'opération. »

Mais dans l'idée de notre regretté collègue, une ligne vicinale ne pouvait être concédée que pour autant que la commune s'engageât à fournir et fournir réellement les capitaux nécessaires, au moins pour une partie, et que de plus une enquête fût venue démontrer l'utilité de la route. Dans le système actuel, la commune peut obtenir gratuitement sa ligne par le concours obligeant du Gouvernement et des provinces.

Vos commissions, Messieurs, pensent qu'il est à regretter que cette condition ne soit pas inscrite dans le Projet de Loi, et comme c'est le Gouvernement qui concède les lignes à la Société nationale, elle désire que le Gouvernement dans ses déterminations, tienne compte de cette double circonstance et exige comme condition de son autorisation un intérêt réel pris par la commune dans la construction de sa ligne, et une enquête établissant à toute évidence l'utilité de la nouvelle voie.

Ces bénéfices sont attribués aux lignes concédées, non pas proportionnellement au capital versé, mais intégralement; on commence par leur payer un intérêt de 5 p. c. l'an, plus, s'il y échoit, le quart du surplus des bénéfices; le restant appartient à la Société et est affecté à la formation d'un fonds de réserve (art. 3).

C'est là établir entre les communes le principe de l'association et les liens de la mutualité. N'eût-il pas été préférable d'affecter à chaque ligne le produit entier de ses bénéfices ou bien de créer entre toutes les communes participantes la solidarité complète et entière? Le Gouvernement ne l'a pas voulu et nous croyons qu'il a eu raison. Liées par une solidarité légale, bien des communes, dans une situation matérielle prospère, auraient hésité à solliciter de la Société nationale la construction d'une ligne dont les profits quasi certains n'auraient servi qu'à alimenter l'avoir social.

D'autres communes n'ayant pas à espérer des bénéfices considérables et craignant de s'endetter auraient renoncé à leur tour à l'établissement d'une voie ferrée. Il en serait résulté que le Projet de Loi n'aurait pas reçu pour ainsi dire d'application.

Le Gouvernement a cru qu'il était juste et équitable d'attribuer de rembourser aux communes le produit des lignes jusqu'à concurrence de leurs dépenses de l'intérêt et de l'amortissement du capital engagé; qu'il convenait, pour attirer leur concours, de stimuler leur zèle par l'appât du bénéfice, de leur concéder encore, outre les avantages énumérés, 25 % des bénéfices de leurs lignes. Mais il a cru aussi, comme le dit le Projet de Loi, que le surplus, soit les 75 % restants, pouvait être, sinon pour la totalité, du moins pour une large part considéré comme le contingent fourni par les groupes locaux à l'intérêt national qui pourrait fournir la masse commune dont l'emploi devient indépendant de son origine et n'est plus dicté que par l'utilité générale.

Mais comme en règle générale les communes ne possèdent pas de capitaux te

n'ont que des revenus annuels, comme pour le moindre travail d'utilité publique elles se voient forcées de recourir à l'emprunt, elles trouveront ces capitaux à la Société nationale à la condition qu'elles prennent l'engagement d'en servir les intérêts et l'amortissement au moyen d'annuités, si tant est que les produits de l'exploitation ne suffisaient pas pour y faire face. En tant que de besoin, l'Etat est autorisé à garantir cet intérêt et cet amortissement sous le contrôle et avec l'approbation de la Législature.

Le montant des souscriptions doit s'élever au chiffre d'actions suffisant pour assurer les frais de construction et d'exploitation de la ligne, qu'il s'agisse de communes prises individuellement ou d'un groupe de communes. Comme ces souscriptions peuvent leur manquer, les provinces sont autorisées à venir à leur secours, l'Etat à son tour est admis à les aider et à souscrire à leur décharge, mais le montant de sa souscription ne peut jamais dépasser la moitié du capital nominal (art. 18).

Les communes d'ailleurs ne sont pas forcément astreintes à recourir à la Société ; il leur est loisible de chercher des participants jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes de leur souscription. Dans ce cas, elle délègue à ces particuliers le montant de leurs capitaux. Il est tenu note de cette délégation et la Société remet aux ayants droit la part de dividende qui leur revient dans les bénéfices. Toutefois les souscripteurs particuliers ne peuvent prendre la moindre part à la gestion sociale ni exiger des communes le remboursement du capital nominal délégué qu'après l'expiration de la soixante-sixième année (art. 4 § 5).

La Société, à son tour, se procurera la valeur des sommes souscrites par les communes, les provinces et l'Etat par l'émission d'obligations à revenu fixe, garanties à concurrence des annuités dues par les corps constitués intéressés dans l'entreprise (art. 18).

La combinaison, on le voit, est des plus simples et des plus ingénieuses ; elle a l'avantage d'être sérieuse et d'offrir à tous ceux qui confieront leurs capitaux à la Société nationale un placement solide et sûr, d'autant plus sûr que la Société aura une durée illimitée et ne peut être dissoute qu'en vertu d'une loi (art. 10).

Mais comme l'exploitation d'une ligne vicinale peut ne pas être rémunératrice et constituer en perte la Société nationale, il y a lieu de prévoir cette éventualité et de prendre les mesures nécessaires pour y porter remède. Ce remède ne peut être que radical, l'abandon de l'exploitation.

Pour que la proposition d'abandon puisse se produire, il faut que, pendant deux années consécutives, le produit brut de la ligne n'ait pas suffi pour couvrir les frais d'exploitation, ou que, pendant cinq années consécutives, le produit net soit demeuré insuffisant pour couvrir 50 p. c. des intérêts du capital de premier établissement. Si cet abandon est décidé, il reste encore loisible aux intéressés de reprendre la ligne à leur compte ou de laisser procéder à la liquidation de l'avoir social (art. 11).

Il est conforme à l'intérêt général de l'Etat d'abandonner à la Société nationale l'exploitation du réseau vicinal ferré. Il peut se présenter pourtant des circonstances qui exigent que l'Etat s'empare de l'une ou l'autre ligne et l'exploite pour son propre compte dans l'intérêt de son réseau à lui, du réseau national. Les concessions qu'il a accordées seraient pour lui une source de dépenses et il sait ce qu'il lui en a coûté d'avoir eu à reprendre une foule de lignes. Pour éviter ce retour de choses et établir dès à présent sur des bases certaines

les conséquences auxquelles le rachat le conduit, le Gouvernement a fait insérer dans le Projet de Loi une clause qui lui garantit l'avenir et que voici : Toute concession peut être rachetée par l'Etat aux conditions à fixer par l'acte de concession.

Telle est, Messieurs, esquissée à larges traits, l'économie du Projet de Loi réglant l'établissement de chemins de fer vicinaux. C'est un essai que l'on va tenter. Cet essai sera-t-il heureux? Nul n'oserait l'affirmer, l'avenir seul nous l'apprendra. Il est certain que des améliorations s'imposeront, que des modifications deviendront nécessaires; l'expérience nous apprendra quels sont les amendements à apporter aux règles et aux principes inscrits dans la loi. Tout le monde est d'accord sur ce point et le Gouvernement lui-même est le premier à en convenir. Mais le Sénat peut être convaincu d'une chose, c'est qu'en acceptant le Projet de Loi adopté par la Chambre des Représentants et dont vos commissions, à l'unanimité des membres présents moins 4 abstentions, vous proposent l'adoption, il pourra se féliciter d'avoir fait une œuvre utile à l'agriculture, au commerce, à l'industrie, d'avoir ouvert au travail national, sous toutes ses formes et dans toutes ses branches, des voies nouvelles de succès et de prospérité, et mis toutes les communes du pays sur le pied d'une égalité relative en matière de voies de communication et de transport, égalité relative, la seule, hélas ! dont notre sollicitude puisse les doter.

*Le Rapporteur,*

BIART.

*Le Président,*

EDM. DE SELYS LONGCHAMPS.