

1
(N° 164.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 MARS 1843.

RAPPORT

Fait par M. D'HOFFSCHMIDT, au nom de la section centrale (1) chargée de l'examen du projet de loi (2) prorogeant la loi relative aux concessions de péages.

MESSIEURS,

La loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages, a été successivement prorogée, d'année en année, jusqu'au 1^{er} janvier 1841.

A cette époque, le Gouvernement, dans le but d'épargner aux Chambres l'examen et la discussion annuels de la loi, proposa de lui donner une durée de deux ans. Cette proposition fut adoptée sans opposition, et la dernière loi, qui est du 31 décembre 1840, est restée obligatoire jusqu'au 1^{er} janvier dernier.

C'est maintenant une nouvelle prorogation de deux années, jusqu'au 1^{er} janvier 1845, que le Gouvernement vient demander.

La Chambre sait que le système consacré par la loi du 19 juillet 1832 consiste à autoriser le Gouvernement à concéder des péages pour un terme qui ne peut pas excéder 90 ans.

Une seule exception a été faite à cette disposition, c'est celle qui concerne les concessions pour travaux de canalisation des fleuves et des rivières, à l'égard desquelles une loi est nécessaire.

Aucune objection n'a été produite à la section centrale contre l'utilité de ce système, lorsqu'il est restreint aux voies de communications ordinaires; mais on y a soulevé la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'ajouter à l'exception déjà formulée par la loi elle-même, en faveur des travaux de canalisation des fleuves et des rivières, celle des grandes lignes de chemins de fer.

(1) La section centrale était composée de MM. DE BEHR, président, DAVID, ÉLOY DE BURDINNE, LIEBTS, B. DU BUS, HUYENEERS et D'HOFFSCHMIDT, rapporteur.

(2) Projet de loi n° 30.

En effet, depuis la discussion de la loi du 19 juillet 1832, un fait d'une immense importance s'est réalisé. L'état belge a construit à grands frais, un vaste réseau de chemins de fer et s'en est réservé l'exploitation. L'établissement et l'exploitation par une société, d'une ligne nouvelle de *railways*, en concurrence avec celles de l'État, ne serait-elle pas susceptible d'exercer une influence nuisible aux produits du domaine que s'est donné la nation ?

Or, en laissant au Gouvernement le droit d'accorder, à son gré, des concessions pour la construction et l'exploitation de chemins de fer, on lui abandonne en quelque sorte celui, sinon d'aliéner le domaine utile de l'État, du moins de l'annihiler entièrement. Ces sortes de concessions sont donc d'une haute importance; elles ont même plus d'importance chez nous que partout ailleurs, puisqu'elles sont susceptibles d'y réagir puissamment sur les revenus du trésor et sur la fortune publique. Pour ce motif seul, elles semblent donc déjà devoir être réservées à l'appréciation de la Législature.

Ce n'est pas du reste la première fois qu'une exception de ce genre serait apportée aux dispositions de la loi du 19 juillet 1832. La loi du 31 janvier 1836, qui la prorogeait, en est la preuve. Elle contenait un amendement ainsi conçu :

« Néanmoins, le chemin à ornières en fer destiné à lier la Belgique avec la France, dans la direction de Gand vers Lille, ne pourra être concédé qu'en vertu d'une loi. »

D'un autre côté, il est à remarquer qu'en Angleterre, en France, aux États-Unis et dans presque tous les pays soumis au régime constitutionnel, toutes concessions de chemin de fer ou de péages sur ces voies rapides, sont attribuées au pouvoir législatif; et cependant ces nations ne sont point, comme la Belgique, propriétaires d'un magnifique réseau de chemins de fer.

Déterminée par ces considérations et par la discussion qui a eu lieu dans son sein, la section centrale a donc été d'avis, à l'unanimité des membres présents, d'ajouter au projet de loi présenté par le Gouvernement, un amendement ainsi conçu :

« Néanmoins, aucune ligne de chemin de fer destinée au transport des voyageurs et des marchandises, ne pourra être concédée qu'en vertu d'une loi. »

Ces mots : *destinée au transport des voyageurs et des marchandises*, ont été insérés dans l'amendement, parce que l'exception, dans la pensée de la section centrale, ne devrait porter que sur les grandes lignes de chemins de fer et non sur celles qui sont purement industrielles, et n'ont, par exemple, pour objet que le transport des produits d'une usine ou d'une houillère.

Voici, en conséquence, dans quels termes la section centrale propose l'adoption du projet de loi ci-contre :

Le Rapporteur,
C. D'HOFFSCHMIDT.

Le Président,
J.-N.-J. DE BEHR.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, Salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et Nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 19 juillet 1832, sur les concessions des péages (*Bulletin officiel* n° 519, LIII), est prorogée au 1^{er} janvier 1845.

Néanmoins, aucune ligne de chemin de fer, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, ne pourra être concédée qu'en vertu d'une loi.

Mandons et ordonnons, etc.
