

1

(N° 217.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 MAI 1846.

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

Pétition du sieur DE LAVELEYE, ingénieur civil, dont l'analyse a été présentée dans la séance du 4 mai.

A Messieurs les Membres de la Chambre des Représentants.

MESSIEURS,

La Belgique a consacré des sommes très considérables pour créer des lignes nationales de chemins de fer. Cet effort du peuple belge, car c'est un effort que la nation a fait, doit être précieusement sauvegardé, et il n'est permis à qui que ce soit de porter une atteinte inconsidérée aux produits que le trésor public doit recueillir de ces lignes nationales, soit en sollicitant, soit en accordant des concessions qui lui soient nuisibles.

Cette considération, qui devrait servir de règle suprême, semble avoir été perdue de vue, non-seulement par les demandeurs en concession, et cela peut facilement se concevoir, parce que leur intérêt privé l'emporte sur ces lois d'intérêt général; mais, ce qui est plus grave, par les Ministres des Travaux Publics, dont la vigilante attention a été mise en défaut; car ils ont proposé à la sanction des Chambres des projets qui, s'ils étaient acceptés, réduiraient presque à rien la valeur des lignes de l'État.

A l'appui des raisonnements que je vais avoir l'honneur de vous exposer, j'ai

tracé, sur une carte, tant les lignes concédées définitivement que celles demandées, et qui paraissent avoir été concédées provisoirement par le Ministre.

Si ces lignes étaient définitivement accordées, leur ensemble détruirait toute l'économie des lignes nationales et les réduirait à l'état de simples et mauvaises lignes de localités.

Examinons d'abord les grandes communications internationales :

I. De Bruxelles à Paris.

La communication la plus courte aurait nécessairement lieu par les concessions de Bruxelles à Wavre, de Wavre à Charleroy, de Charleroy à Erquelines, d'où elle rejoindrait, en France, la ligne projetée d'Erquelines à St-Quentin et la ligne concédée de St-Quentin à Paris.

Cette ligne, dans laquelle n'entre pas un kilomètre des lignes nationales belges, serait d'un quart plus courte que la deuxième communication par Mons, Valenciennes, Douai, Amiens et Paris. Elle serait donc infailliblement préférée ; donc, pour cette importante communication, le parcours serait, sur les lignes concédées en Belgique, de 92 kilomètres, et le parcours sur les lignes de l'État, 0.

II. De Bruxelles à Londres.

Le trajet le plus court aurait lieu comme suit :

La concession directe de Bruxelles à Gand, la branche de la concession des Flandres occidentales, Dunkerque, Calais et Londres.

Le trajet sur les lignes concédées serait, en Belgique, de 125 kilomètres, tandis qu'il serait 0 sur les lignes de l'État ; à moins que le tracé sur Gand n'emprunte une douzaine de kilomètres aux lignes nationales. Cette concession, d'ailleurs, sacrifie entièrement le port d'Ostende au profit de Calais.

On aurait alors sur les lignes concédées 170 kilomètres.
Et sur les lignes de l'État 15 id.

III. Communication de Paris avec l'Allemagne du nord, en transit par la Belgique.

Le chemin le plus direct serait : Paris, St-Quentin, Maubeuge, concessions d'Erquelines à Charleroy, de Charleroy à Wavre et St-Trond, de St-Trond à Hasselt et la frontière, puis Dusseldorf.

Dans cette combinaison, les lignes concédées auraient 160 kilomètres de parcours et les lignes de l'État 0.

Ce qui précède est relatif aux grandes communications internationales; examinons maintenant si la part de l'État dans les communications à l'intérieur du royaume sera beaucoup plus belle.

Prenons la capitale pour point de départ :

I. *Communication de Bruxelles avec Gand.*

Si l'on accorde une concession directe, le parcours sur les lignes de l'État sera réduit à 0.

II. *Communication de Bruxelles avec Namur.*

La ligne proposée de Bruxelles à Namur par Wavre serait de moitié plus courte que celle de l'État. On abandonnerait donc la ligne par Braine-le-Comte. Le parcours de l'État serait donc encore 0.

III. *Bruxelles avec Liège.*

Le chemin proposé par Wavre-Namur et Namur-Liège serait considérablement plus court que la ligne actuelle de l'État.

IV. *Anvers avec Cologne.*

Le préjudice causé à la grande ligne commerciale d'Anvers à Cologne, par une nouvelle concession d'Anvers à Dusseldorf, est tellement évident que je m'abstiendrai de le faire ressortir.

V. *Bruxelles avec Courtrai.*

Si l'on accordait la concession directe de Bruxelles à Courtrai, qui rejoindrait en cette ville la concession de la Flandre occidentale, on détruirait, du même coup, les deux combinaisons de l'État par Gand et par Tournay.

Il ne resterait donc debout de tout l'édifice des lignes nationales, si péniblement et si chèrement édifié par le peuple belge, que le seul tronçon de Bruxelles à Anvers, qui fait tête de ligne vers la Hollande; c'est-à-dire 8 lieues sur 112 $\frac{1}{2}$. C'est, à peu près, la même proportion que celle que nous avons trouvée pour les grandes communications internationales. Dans l'un comme dans l'autre cas, les lignes nationales sont, pour ainsi dire, sacrifiées complètement.

Mais à quoi serviront donc les lignes nationales?

Comme je le disais en débutant, elles seront réduites à l'état de lignes de petites localités, savoir :

1° D'Ostende à Gand par Bruges; 2° d'Anvers à Liège; 3° de Courtrai à

Gand ; 4° de Courtrai à Tournay ; 5° de Braine-le-Comte à Namur , et enfin 6° de Mons à Bruxelles.

Et ce serait de pures lignes de localités, car arrivé à chacun de ces points, le mouvement en lignes droites se continuerait par des lignes concédées, à l'exception de la ligne d'Anvers à Mons par Bruxelles.

Je crois qu'il y a peu de choses à répliquer à ces faits et que cet exposé serait malheureusement bien près d'être une exacte vérité sur nos belles lignes nationales , si on laisse s'accomplir le système commencé.

Quelles en seront, pour l'État, les conséquences financières ? le voici :

Les lignes gouvernementales dans leur état actuel rapporteraient annuellement de 10 à 12 millions de francs.

Leur exploitation coûterait de 5 à 6 millions de francs.

Si les lignes demandées en concession sont exécutées , le produit total sera augmenté , cela est clair ; mais de combien ? nul ne peut le dire. Il ne le sera probablement pas du double ; fût-il triplé , porté même jusqu'à 40 millions annuellement, eh bien ! dans ce cas si exagéré, l'État ne recevrait qu'environ le dixième , soit 4 millions , somme insuffisante pour payer même les frais d'exploitation.

Ainsi, par le système de concession proposé, il ne resterait absolument rien pour payer l'intérêt des emprunts faits pour construire ces lignes.

Mais qui payera donc ces intérêts ? évidemment le trésor ; mais comment ? comme se payent toujours les déficits, par de nouveaux emprunts et, cette fois, le sacrifice s'éleva au-delà de 150 millions de francs.

On aura beau retourner la question sous toutes ses faces , consulter les comptes rendus, on arrivera toujours à la même conséquence, mais avec un degré d'évidence de plus.

Supprimez, par la pensée, les $\frac{9}{10}$ des relations extérieures ; supprimez aussi les $\frac{9}{10}$ des relations de la capitale avec les grandes villes du royaume : supprimez, dis-je, ces deux sources du revenu national pour les verser dans les caisses des concessionnaires, et voyez l'insuffisance notoire de ce qui restera pour les produits.

Mais est-on engagé si avant dans cette voie de perdition que l'on doive se soumettre fatalement au sacrifice d'une partie notable de la fortune publique ? Je réponds : Non ! On peut encore rendre les lignes de l'État florissantes et plus florissantes que jamais ; mais il est temps de s'arrêter dans ce système d'irréflexion. Il faut que le Gouvernement adopte un plan raisonné qui assure à jamais la prééminence des lignes gouvernementales ; un plan tellement conçu que jamais les concessions qu'il accordera ne viennent détruire cette propriété sacrée.

Accordez des concessions, accordez-en beaucoup, mais faites en sorte qu'elles ne viennent pas heurter l'économie des lignes nationales.

Les lignes nationales, semblables à un majestueux fleuve de fer, doivent recevoir, comme tributaires, les affluents des concessions particulières; mais jamais les rôles ne doivent être intervertis; ils le seraient complètement par le système proposé.

J'adjure les Représentants de ne point prêter les mains à la destruction d'une partie si notable de la fortune publique, de ne point agir avec une précipitation qui porterait de douloureux repentirs dans un avenir peu éloigné. J'adjure les Représentants, gardiens vigilants de la fortune publique, de mûrir cette question et d'en calculer les graves conséquences, avant de se prononcer. Et si un plan meilleur est proposé, n'importe d'où il vienne, de le méditer et de l'adopter, s'il sauvegarde la prospérité des grandes lignes nationales.

Si ce vœu que je forme est exaucé par la Chambre, je lui présenterai les éléments d'un plan qui satisferait à cette condition essentielle *d'assurer à tout jamais la prééminence aux lignes nationales*, tout en laissant aux concessionnaires un champ large et fertile à exploiter.

Dans cette espérance, je dépose cette pétition avec une entière confiance, et je suis, avec le plus profond respect,

Messieurs les Représentants,

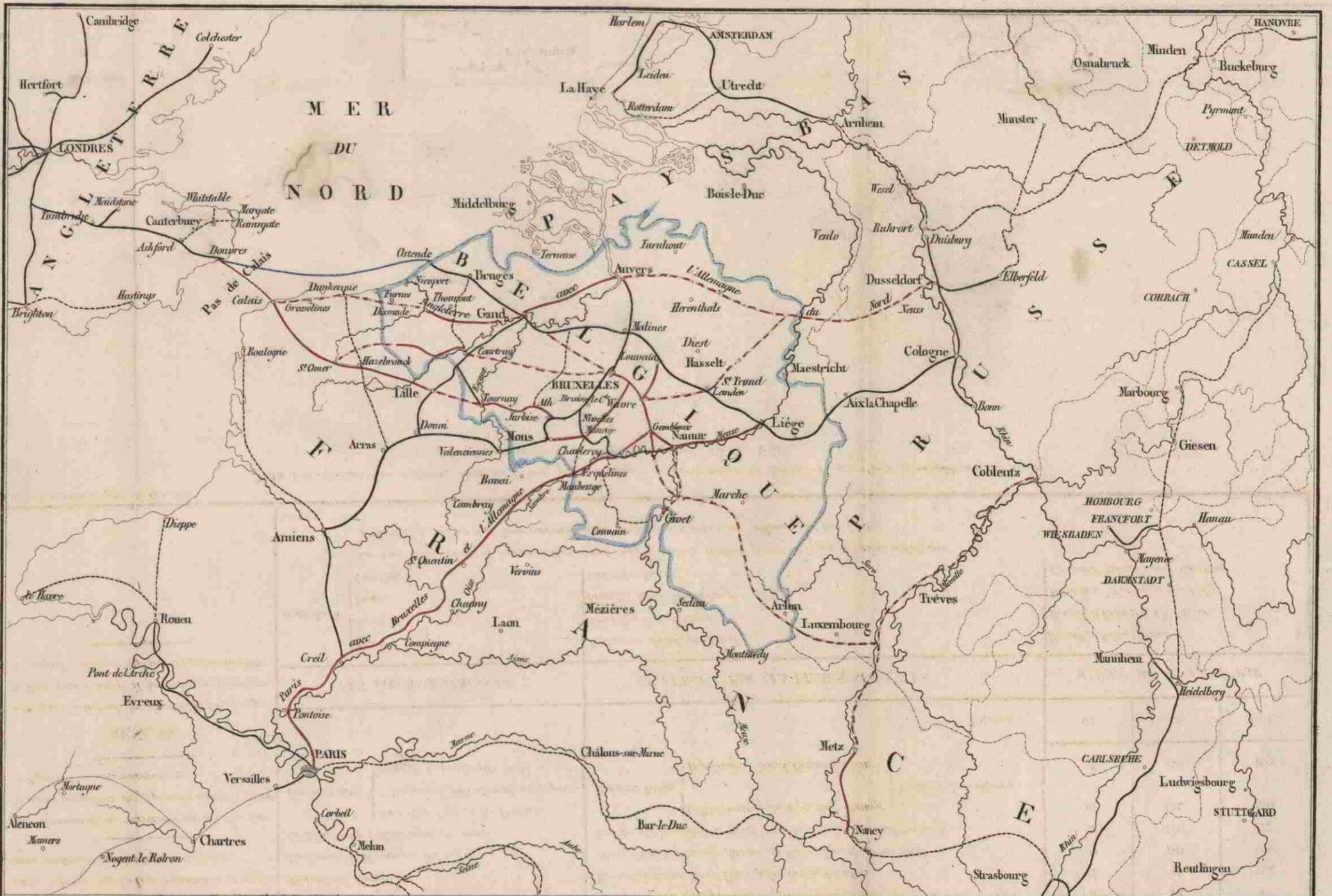
Votre très humble et très obéissant serviteur,

A. DE LAVELEYE.

Bruxelles, 4 mai 1846.

SYSTÈME DES CONCESSIONS EN BELGIQUE

1^{RE} CARTE JOINTE A LA PÉTITION DE A. DELAVELEYE ING^S CIVIL



SOMMAIRE DU MEMOIRE	LES COMMUNICATIONS INTERNATIONALES	SE FERONT PAR LES LIGNES SUIVANTES	PARCOURS EN BELGIQUE			
			SUR LES LIGNES			
BALANCE	de	passant par	de l'Etat Kilo ^m	Concédées Kilo ^m	Ensemble Kilo ^m	
<p>Les $\frac{2}{10}$ des grandes communications internationales se feront par les lignes concédées et un dixième seulement par les lignes de l'Etat</p> <p>Les communications intérieures auront lieu dans la même proportion de $\frac{2}{10}$ pour les lignes de l'Etat et $\frac{9}{10}$ pour les concessionnaires</p> <p>RESUME</p> <p>Le capital national des chemins de fer ne rapportera plus d'intérêt il faudra y pourvoir par de nouvelles charges imposées aux contribuables</p>	<p>Bruxelles à Paris</p> <p>Bruxelles à Londres</p> <p>Paris avec l'Allemagne du nord</p> <p>Londres avec l'Allemagne du nord</p> <p>Londres avec { la Suisse l'est de la France l'Allemagne méridionale et le passage de la maille des Indes }</p>	<p>Bruxelles, Wavre, Erquelines, St. Quentin, Creil, Paris.</p> <p>Bruxelles, Gand, Ypres, Poperinghe, Calais, Londres.</p> <p>Paris, Creil, St. Quentin, Maubeuge, Wavre, Hasselt, Dusseldorf.</p> <p>Londres, Calais, Dunkerque, Dixmude, Gand, Anvers, Dusseldorf.</p> <p>Londres, Calais { Lille, Tournay, Jurbise, Mons, Manège } { Dunkerque, Gand, Bruxelles, Wavre. } Namur le Luxembourg</p>	0	92	92	
				12	12	124
				0	160	160
				12	220	232
				36	234	290
			12	148	160	
		Ensemble	92	966	1058	
	LES COMMUNICATIONS DE	SE FERONT PAR LES LIGNES SUIVANTES	AU LIEU DE SE FAIRE PAR			
	<p>Bruxelles à { Gand Namur Liège Courtray }</p> <p>La ligne commerciale d'Anvers à Dusseldorf remplacerait en grande partie la ligne d'Anvers à Cologne Bruxelles à Anvers et à Mons continueraient seules à être desservies exclusivement par l'Etat</p>	<p>Concession directe sur Gand</p> <p>Bruxelles Wavre Namur</p> <p>Bruxelles Wavre Namur Liège</p> <p>Concession Directe</p>	<p>Bruxelles Malines Gand</p> <p>Bruxelles Braine le C^{te} Namur</p> <p>Bruxelles Namur Louvain Liège</p> <p>Bruxelles Malines Gand Courtray</p>			

Etablissement Géographique de Bruxelles.

Nota. Les relations de distances deviennent bien plus apparentes en transportant les données de cette Carte d'ensemble sur une Carte spéciale de la Belgique à grande échelle. A. D. L.