

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 3 MARS 1845.

Rapport de la Commission chargée de l'examen du Projet de Loi autorisant la concession du Chemin de Fer d'Entre-Sambre-et-Meuse et de ses embranchements.

(Voir les N° 79 et ses deux annexes, 175 et 201 de la Chambre des Représentants et le N° 68 du Sénat.)

MESSIEURS,

La loi sur laquelle je suis chargé de vous faire ce rapport mérite votre attention spéciale et présente une importance majeure.

Il s'agit pour la première fois de faire application de la loi de 1842 qui a réservé à la législature le droit d'autoriser les concessions des chemins de fer dont le parcours s'étend à plus de dix kilomètres.

Il s'agit de donner une impulsion bienfaisante aux entreprises de l'industrie particulière, en lui assurant une rémunération équitable de ses efforts pour doter le pays de communications nouvelles, sans qu'il en résulte la moindre charge pour le Trésor public.

Vous le savez, Messieurs, la loi dont je vais vous entretenir a pour objet d'autoriser la concession du chemin de fer d'Entre-Sambre et Meuse et de ses embranchements.

La dépense de leurs constructions et de leur mise en exploitation est évaluée à 15 millions de francs, et avec les changements consentis à leurs directions, elle s'élèvera probablement à plus de dix-huit millions de francs.

Qu'il me soit permis de vous rappeler que cette voie de communication est réclamée depuis longtemps, qu'elle avait déjà été concédée à une première Compagnie qui a dû, par suite de diverses circonstances, abandonner son entreprise, qu'enfin elle avait fait l'objet d'une demande de concession, avec garantie d'un minimum d'intérêt de la part des mêmes personnes qui sont en instance aujourd'hui pour l'obtenir à leurs risques et périls, ainsi qu'il conste de la convention du 1^{er} février de cette année, sans qu'il puisse en aucun cas en résulter de garantie quelconque à charge de l'État.

Tous les renseignements, tous les documents, tous les rapports s'accordent à établir que cette voie nouvelle de communication sera d'une utilité réelle et incontestable non seulement pour une partie notable de la province de Hai-

naut et de Namur connue sous le nom d'Entre Sambre et Meuse, à laquelle la nature a prodigué des richesses minérales, dont jusqu'à présent elle n'a pu tirer qu'un faible parti faute de moyens de transport, quoique d'une importance incontestée, et dont on ne peut préciser l'immense étendue, mais aussi que cette communication est nécessaire aux intérêts de l'industrie, et surtout de celle métallurgique du bassin de la Sambre, qui pour soutenir la concurrence des produits similaires étrangers, a besoin d'obtenir à meilleur compte les minerais dont les gites vont être traversés par le chemin de fer projeté, comme il lui est indispensable aussi de voir ouvrir ce nouveau moyen de transport économique des produits de sa fabrication vers les pays étrangers.

Ce n'est pas seulement sous ce rapport que ce chemin est réclamé, il l'est tout autant dans l'intérêt de la généralité du Royaume.

En effet, il donnera une nouvelle vie à nos relations commerciales avec la France, l'Allemagne méridionale, la Suisse et l'Italie, car il est destiné à se relier au réseau des chemins de fer français, notamment à celui de Paris à Strasbourg, et à ouvrir ainsi aux produits de nos extractions de charbon de terre, comme aux fontes de fer, aux bois, aux marbres et à tous les produits naturels et industriels non-seulement de l'Entre-Sambre et Meuse, mais de toute la Belgique, de nouveaux et nombreux débouchés.

Il sera pour nos rapports avec les pays que je viens d'indiquer ce que le chemin de fer de l'est est pour nos relations avec l'Allemagne et le Zollverein.

« Celui-ci, selon l'exposé des motifs de la loi, a relié l'Escaut au Rhin à » Cologne, celui-là (celui de l'Entre-Sambre et Meuse) le reliera à Strasbourg.

» Anvers et Ostende pourront devenir les entrepôts du Rhin français comme » du Rhin Allemand.

» Exécuter le chemin de l'Entre-Sambre et Meuse c'est faire un traité de » commerce avec la France pour les houilles, les fers et les fontes.

Son utilité, sous le rapport industriel et agricole, est donc incontestée et incontestable; sous le rapport commercial et politique, il est aussi établi à l'évidence que le Royaume tout entier en retirera de véritables avantages.

En présence de ces puissantes considérations, il deviendrait peut-être superflu, Messieurs, d'entrer dans l'examen des diverses observations qui ont été produites sur quelques articles du cahier des charges, comme sous celui de la direction à donner au tronc principal du chemin et à ses embranchements, si même il n'y avait pas été fait droit par la Chambre des Représentants, car on ne pourrait en considération de quelques inconvénients secondaires, sacrifier des intérêts aussi majeurs que ceux qui viennent d'être brièvement indiqués.

Cependant quelques explications vous feront apprécier facilement que toutes les dispositions de la loi méritent votre approbation,

Ainsi quant aux péages, leurs taux maximum sont inférieurs à ceux fixés pour les chemins de fer de l'État; d'ailleurs aucun intéressé n'a élevé de réclamation contre leur fixation; une réflexion doit au surplus rassurer c'est que l'intérêt des concessionnaires est d'augmenter l'usage de leur chemin, et le meilleur moyen pour y parvenir est de le rendre le moins coûteux possible.

On ajoute que le Gouvernement sous ce rapport n'a aucun intérêt direct à la fixation de ces péages, mais comme cependant il en a un bien réel à stipuler les plus bas prix possibles de transport au profit de l'industrie et de l'agriculture, il a dû s'en occuper. C'est ce qu'il a fait dans cette circonstance en réduisant le maximum à des taux moins élevés que ceux établis sur les chemins de fer de l'État.

Quant à la direction du tronc principal et des embranchements, d'après les explications qui ont été données, la loi laisse assez de latitude au Gouvernement pour qu'il soit fait droit aux réclamations reconnues fondées, ainsi celle qui ont pour objet de faire continuer l'embranchement depuis la Neffe jusqu'à Morialmé par la vallée du Thiria, semblent devoir être accueillies.

Il est aussi évident qu'il y aurait utilité à construire un embranchement de Jamioul vers Couillet à l'est de la ville de Charleroi, car il existe dans cette partie du bassin de la Sambre des établissements bien plus nombreux et d'une plus grande importance qu'à l'ouest de cette ville, le Gouvernement interviendra pour qu'il soit construit; d'ailleurs ici encore l'intérêt des concessionnaires doit rassurer, il se confond avec celui de l'industrie et du commerce.

Il a été reconnu par le Gouvernement et les demandeurs de la concession du chemin de fer, que le sens de l'article 7 de la convention du 26 juin 1844 doit être entendu de manière à ce que jamais la durée des concessions des embranchements à accorder à l'avenir ne dépassera le terme de la concession primitive du chemin principal, de sorte qu'elles finiront toutes en même temps, c'est-à-dire après l'expiration des 90 ans, terme de la concession dont on demande l'approbation; nous pensons devoir faire remarquer que les réclamations des auteurs des projets de voies ferrées doivent être examinées, et qu'il faudra, s'il est reconnu qu'ils ont des droits réels et bien établis, leur faire l'application équitable des principes qui leur assurent une juste indemnité à charge des concessionnaires, selon les termes des articles 23 et suivants de l'arrêté royal du 29 novembre 1836.

Faut-il rejeter le projet de loi parce que la Société qui demande à construire ce rail-way est en partie composée d'étrangers?

En vérité, Messieurs, je crois que vous partagerez l'opinion qu'il est à désirer que son exemple soit suivi; nous avons encore tant de voies de communications à ouvrir qui restent fermées par le défaut de capitaux, que nous devons accueillir avec empressement ceux qui voudront employer leurs fonds à ces utiles constructions, de quelque pays qu'ils viennent, constructions qui au surplus ne pourront s'exécuter sans qu'au préalable la législature n'y ait donné son assentiment.

La Commission dont je suis l'organe pense qu'il serait équitable, en dotant le pays du Chemin de fer demandé, de s'occuper avec la plus grande célérité des améliorations que réclame la Meuse, ce beau fleuve dont la navigation est aussi d'une importance majeure. On doit reconnaître que rendre sa navigation facile et assurée en toute saison, est une œuvre dont les avantages seraient immenses; on s'en est occupé, mais il faudrait redoubler d'efforts pour y parvenir et ne pas reculer même devant quelques dépenses.

Si le chemin de fer latéral à cette rivière déjà demandé depuis Liège jusqu'à Namur, était prolongé jusqu'à Dinant, on pourrait, en rendant la Meuse belge navigable comme elle l'est déjà sur le territoire français, exporter par cette rivière vers la France tous les produits belges qui y seraient amenés soit par le chemin de fer, soit par toutes les autres voies de communications, comme expédier de là dans l'intérieur de la Belgique les produits français qui y arriveraient avec tant de facilité.

Votre Commission pense, Messieurs, qu'en favorisant l'ouverture de nouveaux moyens de communications avec la France, il faut aussi favoriser l'amélioration ou la création des communications vers la Hollande; et ce chemin

de fer, celui latéral à la Meuse, comme l'amélioration de cette rivière et l'ouverture du canal latéral de la Meuse de Liège à celui de Bois-le-Duc méritent toutes nos sympathies.

En résumé, appeler le concours des capitaux privés à la création, ou à l'achèvement de nos routes, de nos canaux et de toutes nos voies de communication, est une chose désirable, et le meilleur moyen pour l'obtenir, est d'adopter la loi qui vous est présentée.

Alors on pourra faire beaucoup sans grever les contribuables de nouvelles charges, sans avoir recours à de nouveaux emprunts devant lesquels le Gouvernement et les Chambres reculeraient probablement.

En donnant votre assentiment à la loi proposée, on aura fait un premier pas dans cette nouvelle carrière; mais il faut saisir le moment, tout retard pourrait amener des complications inattendues, mais que tant de circonstances peuvent faire naître! Le Sénat ne doit pas hésiter, selon nous, à prévenir ces inconvénients en adoptant la loi, ainsi que votre Commission le propose à l'unanimité.

D'AHÉRÉE.

A. DAMINET.

Le Comte VILAIN XIII.

Le Comte DE RENESSE-BREIDBACH.

Le Baron DE MACAR, Rapporteur.