

## SENAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 23 MAI 1856.

---

### **Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à la concession de plusieurs lignes de Chemins de Fer.**

*(Voir les N<sup>os</sup> 111, 216 et 253 de la Chambre des Représentants, et le N<sup>o</sup> 87  
du Sénat.)*

---

Présents : MM. FERD. SPITAEELS, Vice-Président Rapporteur ; ROBERT, BARON DAMINET, DE WOUTERS DE BOUCHOUT, DE RYCKMAN, DE WINGHE, GILLÈS DE S'GRAVENWESEL.

MESSIEURS,

Le Projet de Loi déposé par M. le Ministre des Travaux Publics, le 12 février dernier, demandait l'autorisation pour le Gouvernement de concéder six nouvelles lignes de chemin de fer, savoir :

- 1<sup>o</sup> Saint-Ghislain vers Tournay, Ath et Gand ;
- 2<sup>o</sup> Braine-le-Comte au chemin de Dendre-et-Waes vers Grammont, avec prolongement jusqu'à Courtrai.
- 3<sup>o</sup> Bruxelles à Louvain.
- 4<sup>o</sup> Louvain au camp de Beverloo par Diest.
- 5<sup>o</sup> Mariembourg à Chimai.
- 6<sup>o</sup> Blankenberghe à Bruges.

Deux conventions provisoires étaient annexées au Projet de Loi, l'une concernait la ligne de Saint-Ghislain, l'autre celle de Blanckenberghe.

La Chambre des Représentants a modifié par son vote le projet ministériel ; elle a admis les n<sup>os</sup> 1, 2, 5 et 6, ajourné les n<sup>os</sup> 3 et 4, en substituant à ces deux lignes celle de Bilsen par Tongres à Liège.

Tous ces Chemins de fer ont été admis par la Chambre presque sans discussion, et ils ont été votés, à l'unanimité moins une seule voix et une abstention. Votre Commission n'a pas d'observation importante à faire sur les lignes faisant l'objet de ce Rapport. Le temps lui manque pour apprécier les motifs qui ont pu faire préférer le tracé actuel des chemins de Saint-Ghislain à celui plus direct de MM. Lavaley et Moucheron. La fin de la session rend du reste tout examen sérieux, toute discussion illusoires ; votre Commission exprime

le regret que des lois de cette importance soient soumises à son appréciation, sans qu'elle puisse utilement s'en occuper. Elle reconnaît du reste que le Gouvernement est complètement étranger à ce retard, le Projet de Loi étant déposé dès le 12 février dernier.

Les art. 6 et 7 contiennent des dispositions nouvelles applicables à toutes les concessions futures. Les dispositions de l'art. 6 sont relatives au cautionnement ; il stipule un dépôt qui toutefois ne pourra excéder 100,000 fr., à la conclusion d'une convention provisoire ; il fixe à 5 p. c. le cautionnement définitif en déterminant le délai pour la réalisation de la convention finale. Cette disposition est une heureuse innovation, elle établit une règle générale en matière de concessions de chemins de fer ; elle écartera les demandes faites légèrement, pour n'amener devant les Chambres que des propositions sérieuses, ayant des chances réelles d'exécution.

L'art. 7 consacre une disposition nouvelle en Belgique, le parcours moyennant indemnité. Ce droit est usité en Angleterre depuis l'origine des chemins de fer ; on y a compris depuis longtemps que deux lignes se rencontrant en un point pour atteindre un but commun se doivent passage pour éviter des dépenses improductives, qu'il est d'intérêt général d'éviter. Une grande partie des lignes anglaises paye ou reçoit des droits de parcours pour l'usage de tronçons de voies communs à plusieurs compagnies. Si cette disposition eût existé dans notre législation de chemins de fer, tout le long débat relatif à la ligne de Lierre à Contich et au parcours jusqu'à Anvers eût été évité.

Avant de terminer ce Rapport, votre Commission croit devoir appeler toute l'attention du Gouvernement sur un point de la plus haute importance, par rapport à l'avenir financier du réseau national. On semble généralement très-disposé, dans certains moments, à faire bon marché des produits du chemin de fer de l'État, lorsqu'il s'agit de voter des lignes nouvelles ; rattacher des points non encore reliés, raccourcir les distances, semble alors la seule préoccupation. Ce moment d'entraînement passé, on exige que nos chemins de fer produisent beaucoup, autant que dans les pays où un semblable système ne prévaut pas. Il y a contradiction manifeste dans ces deux éléments ; la grande multiplicité des lignes exclut leur prospérité, l'exemple de l'Angleterre le démontre à l'évidence.

Votre Commission prie donc instamment le Gouvernement de faire étudier soigneusement avant la prochaine session quels sont les chemins de fer qui doivent encore être construits dans l'état actuel du réseau général, pour doter la Belgique d'un ensemble de voies ferrées aussi complet que possible. Elle demande en outre, que l'Administration examine la question de réduction à faire aux tarifs dans certaines directions, pour compenser dans de justes limites la différence des distances. Ainsi au point de vue du transit d'Anvers vers l'Allemagne, il serait préférable pour cette spécialité de transports d'abaisser le taux des tarifs, plutôt que de construire une ligne nouvelle qui dépouillerait l'État d'une partie de son trafic pour vivre pauvrement elle-même.

Telles sont les réflexions que votre Commission a cru devoir soumettre au Sénat, en lui proposant l'adoption du Projet de Loi tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants.

*Le Vice-Président Rapporteur,*  
FERD. SPITAEELS.