

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 10 JUIN 1846.

Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi qui autorise la concession du chemin de fer du Luxembourg.

*(Voir les Nos 170, 219, 260, 263 et 265 de la Chambre des Représentants, et le
N° 158 du Sénat.)*

MESSIEURS,

Aucune des provinces de la Belgique, il faut bien le reconnaître, n'a plus souffert que le Luxembourg de la fatalité des événements.

Sous l'empire français, son industrie était parvenue à un haut degré de prospérité; son bétail, ses bois, son fer avaient en France un écoulement assuré. Vinrent les catastrophes de 1814 et 1815 qui la séparèrent violemment de ses débouchés, et cette prospérité disparut dans la commotion générale et devant les exigences de la politique.

Par l'étendue de son territoire et la vente des ses produits, elle était jusqu'à un certain point parvenue à cicatrizer ces plaies; ses contrées les moins riches en céréales trouvaient leur subsistance dans la partie allemande du pays, qui, en retour, acceptait ses troupeaux, ses fontes et ses fers. Les traités de 1859 ne lui laissèrent pas même cette dernière ressource, et sa ruine fut consommée.

Ses relations une fois brisées au nord et au midi, un seul moyen de lui venir en aide restait au Gouvernement; c'était de rattacher à l'ouest ce malheureux pays au reste de la Belgique par une voie de transport économique qui lui permit d'en tirer les objets dont il a besoin, et de concourir sans trop de désavantage pour ses produits avec les fabrications similaires du reste du royaume.

Cette réparation si équitable et j'ajouterai si nécessaire, avait frappé le législateur et il avait été décidé en principe que le Luxembourg serait relié par un chemin de fer aux autres provinces.

Mais on se contenta de poser le principe et on recula bientôt devant l'exécution; malgré les éclaircissements donnés dans les deux enceintes du Parlement, on voulut croire que la réalisation de la promesse devenait impossible

devant les difficultés de terrain que présentait le pays, et elle fut remplacée par une allocation de deux millions destinés à la création de routes nouvelles.

C'était quelque chose assurément, et le Luxembourg reconnaissant sut en tenir compte à la Législature; mais ces avantages locaux ne pouvaient compenser celui d'une grande voie de transport prompte et surtout économique et cette contrée serait restée longtemps encore plongée dans l'isolement où elle languit, si, au commencement de 1845, une compagnie anglaise ne s'était présentée pour résoudre le problème que l'on prétendait insoluble, et surmonter des obstacles devant lesquels avait dû reculer la bonne volonté du Gouvernement.

Le Ministre d'alors, ancien Gouverneur du Luxembourg, sut apprécier (et l'on doit l'en remercier), toute la portée de la proposition qui lui était faite, et le 15 mai de la même année, intervint une convention décrétant la construction d'un chemin de fer qui devait commencer entre Namur et Dinant au confluent de la Meuse et du Boucq, se poursuivre jusqu'à Arlon en communiquant avec la plupart des villes de la province, et se diriger de là, d'un côté sur la Prusse par Luxembourg, de l'autre vers la France par Longwy.

Mais les inconvénients de ce tracé ainsi restreint, qui avaient pu être comptés pour peu de chose, au milieu de l'engouement général pour les chemins de fer alors dans son paroxysme, durent apparaître plus tard dans toute leur force et peut-être avec un caractère de gravité qu'ils n'avaient pas. Ne s'appuyant ni à l'une ni à l'autre de ses extrémités, à quelque grand centre de population, ce railway pouvait difficilement racheter la médiocrité de son revenu dans le présent, par les espérances de l'avenir. C'est ce que reconnurent sans doute les Directeurs de la nouvelle Compagnie, et le Ministre des Travaux Publics lui-même, car après une seconde convention du 8 août 1845 qui ne s'écartait pas, quant au tracé de celle du 15 mai, intervint le traité définitif du 20 février 1846 sur lequel votre Commission a été chargée de vous présenter un rapport.

Par ce traité, ce n'est plus au confluent du Boucq, mais à Bruxelles même que doit être placée la tête du railway qui, se dirigeant sur Namur par une ligne presque droite en passant par Wavre et Gembloux, poursuit jusqu'à Arlon sa direction à peu près inflexible, à travers les vallées, les coteaux et les crêtes de Luxembourg. Cette nouvelle détermination a dû faire négliger la plupart des localités qui, par les premiers traités, devaient être mises en communication avec le chemin de fer; et Bastogne, par le malheur de sa position, eût subi la loi commune si une stipulation particulière ne fût venue lui assurer le bénéfice d'un embranchement.

Votre Commission pense qu'il eût été désirable que, portant la même sollicitude sur d'autres localités, également indiquées dans le 1^{er} tracé, le Ministre signataire n'eût pas abandonné à une compagnie étrangère au pays, le soin de régler les plus chers intérêts des communes, et eût insisté pour rendre obligatoires, certaines directions rapprochant davantage des villes et bourgs, précédemment indiqués, au lieu de se contenter de les rendre facultatives.

Un autre embranchement se dirige vers l'Ourthe qu'elle doit atteindre à Deulin; quant à cette innovation, Votre Commission la regarde comme un véritable progrès; en effet, la canalisation de cette rivière à laquelle s'oblige la même compagnie, amènera à des prix très-réduits, jusqu'aux limites oppo-

sées de la province et même au-delà, les houilles et les produits de la province de Liège, à laquelle elle pourra apporter, en retour, les bois, les écorces et les minerais du Luxembourg.

La direction nouvelle imposée aux concessionnaires a d'ailleurs des avantages que Votre Commission n'a pas méconnus.

Il importait avant tout, que les déviations du rail-way ne fussent pas telles qu'elles enlevassent à la compagnie le bénéfice de la promptitude et de la brièveté du parcours. Il fallait en d'autres termes que ce chemin de fer à travers la Belgique, pût rester en possession de tous les avantages que lui assure dans l'avenir la position du pays; il fallait que le voyageur qui, partant de Londres, voudra se rendre soit à Mannheim, soit à Strasbourg, ne put lui préférer aucune des voies que nos voisins, soit du nord, soit du midi, construisent déjà ou construiront plus tard sur leur territoire.

Ce point obtenu, il est incontestable que l'avenir peut réserver au nouveau Railway une grande prospérité, et sans parler du juste espoir de desservir un jour la correspondance par Trieste de l'Égypte et de l'Inde on ne peut se refuser à reconnaître, qu'il sera l'intermédiaire le plus prompt et le plus économique entre la Suisse et l'Allemagne Méridionale d'un côté, la Belgique et l'Angleterre de l'autre. Il assurera à Anvers le passage des nombreux émigrants du Wurtemberg et de Bade vers un autre hémisphère et des débouchés nouveaux et plus faciles pour les denrées coloniales et les autres produits du commerce maritime. Les houilles de Liège et de Charleroi pourront concourir jusque dans les usines de l'Est de la France avec celles de la Sarre, les chaux de la province de Namur porteront la fertilité jusqu'au centre des bruyères du Luxembourg et les produits naturels de la province, dont le poids restreignait le transport et avilissait les prix, ses riches minerais, ses écorces, ses cuirs, ses chênes, ses ardoises, ses fontes, son bétail, trouveront un placement certain, qui relèvera leur valeur, et amènera, par l'aisance générale, des transactions nouvelles, aussi profitables à l'État qu'aux particuliers.

Après avoir parlé des avantages qui ressortent de la construction de ce Railway, il convient de vous soumettre les objections qui y ont été faites. On a craint que la section de Bruxelles à Wavre ne fût préjudiciable aux intérêts du Trésor, et qu'elle ne fit concurrence au chemin de fer de l'État, pour les transports vers la France et vers Namur. Cette objection, d'une certaine gravité, a été réfutée par M. le Ministre dans la section centrale, et par plusieurs Représentants dans la discussion publique. Il a été reconnu, d'abord que la voie par Braine-le-Comte et Hal resterait plus courte, plus facile et par conséquent préférée par les voyageurs venant par Saint-Quentin et allant en France, ensuite, que pour la Direction de Namur, même en ne tenant aucun compte des ressources nouvelles que l'établissement du Railway créerait sans aucun doute, ce préjudice s'élèverait à la somme de 137,000 fr. M. le Ministre a fait remarquer d'ailleurs que le Gouvernement exploite entre Bruxelles et Namur à des conditions peu avantageuses à cause des réductions auxquelles il doit consentir pour compenser jusqu'à un certain point le détour, et votre Commission est d'avis avec la Section Centrale qu'il est permis de supposer que cette perte sera plus que compensée par l'augmentation des voyageurs et des marchandises que cette création amènera sur les autres parties du Railway de l'État, notamment sur celles de Bruxelles à Anvers, de Bruxelles à Ostende et même de Namur à Charleroy.

L'art. 47 de la Convention dispose dans son second paragraphe, que pendant les 12 années à dater de la promulgation de la loi de concession, il ne pourra être construit entre la Meuse à l'amont de Liège et le chemin de fer de Liège vers Cologne, aucun Railway qui puisse faire concurrence au chemin de fer du Luxembourg, soit qu'ils s'arrêtent l'un et l'autre dans la province de ce nom, soit qu'ils s'étendent au-delà des frontières de France, de Prusse, ou du Grand-Duché de Luxembourg.

Cette disposition nouvelle a soulevé des objections dans la Chambre et dans le Pays, et a motivé la pétition qui vous a été présentée par la ville de Stavelot, pour obtenir une exemption en faveur d'un chemin de fer à créer, de Pépinster vers la Prusse par Spa et Stavelot.

Votre Commission a pensé qu'il eût été assurément préférable que cette clause n'eût point été introduite dans le Cahier de Charges; mais les deux Ministres qui ont traité avec la Compagnie, ont assuré que dans leur opinion cette stipulation était pour elle une clause *sine qua non* et que c'était par suite de cette conviction qu'ils avaient été obligés de l'admettre. Le Ministre actuel a confirmé encore cette assertion devant la Chambre après un long entretien avec le Directeur du chemin de fer projeté, et l'on doit reconnaître que le maintien de ce § dans les 3 conventions qui se sont succédées, donne à cette opinion un caractère de certitude nouveau.

La Section centrale, dit son rapporteur, déterminée par la considération que l'existence future du chemin de fer dépend du maintien de ce paragraphe, l'a adopté à l'unanimité. La Chambre des Représentants a reculé, comme la Section centrale, devant la responsabilité de l'abandon d'une entreprise qui versera en Belgique plus de soixante millions de capitaux étrangers et dotera le pays de tant d'avantages divers. Et dans le fait, quelle en eût été la compensation? L'éventualité très-problématique de la construction future d'un chemin de fer, que des ingénieurs distingués jugent inexécutable dans des limites raisonnables de dépense, et qui, dans les hypothèses les plus favorables, n'aurait que quatre ou cinq lieues de parcours en Belgique, et relierait au chemin de fer de l'État, deux villes déjà voisines du railway, intéressantes sans doute, mais en faveur desquelles on a déjà consenti, en adoptant le tracé de la Vesdre à une déviation chèrement payée par le pays. Faire droit à cette nouvelle demande, n'eût-ce pas été s'exposer à une dépossession de la Belgique, au profit surtout de l'étranger, si toutefois il eût été donné à quelqu'un d'en profiter? La Chambre des Représentants n'a pu y consentir, et votre Commission, persuadée d'ailleurs qu'un refus ne suspend nullement dans l'avenir même le plus prochain l'exécution d'un embranchement partiel de Stavelot à Pépinster, vous propose également et à l'unanimité, de ne point l'admettre non plus.

Il avait été également demandé que le chemin de fer à créer pût suivre la vallée de la Meuse jusqu'au fond de Leffe, près de Dinant, pour se diriger de là sur Rochefort par les hauteurs. Le Ministre des Travaux Publics, consulté sur ce point, a transmis à la Chambre un rapport de l'inspection divisionnaire, défavorable à ce projet.

Ce rapport du 4 mai 1846 est annexé à celui de la section centrale, et la Chambre, conformément à l'opinion de cette section, et considérant sans doute, qu'une autre compagnie a déjà obtenu l'embranchement de Namur vers

(5)

Dinant, en a adopté les conclusions, après une discussion longue et approfondie.

En résumé, Messieurs, Votre Commission, convaincue des avantages que cette entreprise procurerait à la province de Luxembourg et au pays tout entier, et reconnaissant combien il serait nécessaire, dans l'état de gêne et de pénurie des populations ouvrières, d'en hâter l'exécution et d'en répandre le plus tôt possible les bienfaits sur le pays, vous propose, par mon organe, l'adoption pure et simple du projet de Loi, autorisant la concession du chemin de fer du Luxembourg.

Le Baron H. DE CHESTRET DE HANEFFE.

Le Baron T. F. COPPENS.

Le Baron H. DELLAFAILLE.

Le Vicomte DESMANET DE BIESME.

Le Comte DE BRIEY, Rapporteur.