

## SÉNAT DE BELGIQUE.

---

SÉANCE DU 10 MAI 1845.

---

### **Rapport de la Commission chargée d'examiner le Projet de Loi qui autorise le Gouvernement à accorder la concession des Chemins de Fer de Tournay à Jurbise et de St.-Trond à Hasselt.**

( Voir les N<sup>os</sup> 426, session 1843-1844, 79 et ses deux annexes, et 537, session 1844-1845 de la Chambre des Représentants, et le N<sup>o</sup> 199 du Sénat. )

---

MESSIEURS,

La loi autorisant la concession des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de St.-Trond à Hasselt que vous avez renvoyée à l'examen de la Commission dont j'ai l'honneur d'être l'organe, mérite à un haut degré de fixer l'attention du Sénat.

La discussion approfondie à laquelle elle a donné lieu dans le sein de la Chambre des Représentants, nous permettra de ne point entrer dans des développements et des détails qui ne pourraient avoir aucune influence sur le vote à émettre.

Deux questions dans l'état actuel des choses se présentent à résoudre, ce sera de la solution que nous allons leur donner qu'une conclusion favorable à l'adoption du projet sera présentée.

La 1<sup>re</sup> est celle-ci : La construction de ces deux chemins est-elle utile au pays ?

La seconde : Est-il préférable que l'État se charge de leur construction, ou ne convient-il pas mieux qu'elle en confie le soin à des concessionnaires ?

Quant à la première question, tous les documents qui vous ont été communiqués et les éclaircissements qui ont jailli de la discussion ne peuvent laisser aucun doute sur l'utilité évidente du chemin de fer de Tournay à Jurbise ; quant à celui de St.-Trond à Hasselt, il ne pourrait y avoir d'incertitude sur le degré d'utilité à résulter de sa direction que si l'embranchement de Landen déjà construit n'existait pas, alors on pourrait examiner le mérite des opinions diverses sur le tracé à donner à cette voie, mais aujourd'hui les choses ne sont plus entières, on est déjà arrivé à St.-Trond, il s'agit de continuer ce qui est commencé et de le faire de la manière la plus fructueuse pour l'ensemble de la province; il semble rationnel qu'on y parviendra en reliant son chef-lieu, dont l'importance commerciale est reconnue, au railway national ; d'ailleurs

rien n'empêche que la ville de Tongres, si intéressante sous tant de rapports aussi et cette partie si riche et si populeuse qui l'avoisine ne puissent également se relier au railway de l'État, soit à Ans, soit vers un point intermédiaire entre cette station et celle de Landen ; comme il sera déjà pourvu aux besoins de la ville de Diest par l'obligation imposée aux concessionnaires du chemin de fer de Jemeppe à Louvain de prolonger leur railway jusques là ; dans tous les cas l'utilité du chemin de fer de St.-Trond à Hasselt ne peut être méconnue.

Le juste intérêt que l'on doit porter à toutes les parties du territoire du royaume, doit au surplus faire accueillir avec faveur toutes les demandes sérieuses de concessions de chemins de fer, qui, comme celui de Tongres surtout, seraient de véritables compléments du système de communication par voies ferrées. En encourageant les capitalistes à diriger leurs moyens vers de pareilles constructions, on rend un immense service à la Nation, car la diminution des frais de transport des denrées et des marchandises de toute nature, comme la facilité et la rapidité des communications entre les habitants, sont des sources de prospérité dont, malgré les exemples qui se présentent dans un pays voisin, on n'a pas encore apprécié toute l'importance.

La Commission croit pouvoir émettre le vœu que le Gouvernement prenne toutes les mesures tendantes à généraliser la construction des chemins de fer, qui seraient de véritables affluents aux railway nationaux ; c'est de là que doivent partir toutes les branches qui doivent y rattacher les divers points du royaume, mais il faut que le Trésor public ne soit pas chargé des dépenses à en résulter. La Commission ajoute aussi la condition que l'on ne cesse pas d'user de précautions pour éviter les funestes effets de l'agiotage ; sous ce rapport la stipulation formelle de ne pas permettre la cote aux bourses du royaume, des actions ou des promesses d'actions avant l'entier achèvement d'un chemin et de sa mise en exploitation, paraît un moyen efficace de prévenir les abus dont on a eu trop souvent à se plaindre dans d'autres circonstances et dans d'autres pays.

La seconde question est résolue par la situation financière du royaume. Quels que soient nos ressources et les moyens du pays, il faut reconnaître notre position.

Les lois que vous avez déjà votées, celles qui le seront avant la séparation du Sénat, ne permettent pas que l'on se fasse illusion. L'équilibre entre les revenus de l'État et les dépenses au payement desquelles il faudra pourvoir, n'existera plus ; il deviendra indispensable, dans la session prochaine, d'aviser aux moyens de l'établir, et sans nouvel impôt il est peu probable que l'on puisse y parvenir ; nous sommes donc loin d'arriver à nous créer une réserve, dont cependant l'importance ne peut être méconnue.

Le Gouvernement a d'ailleurs déclaré, par l'organe du Ministre des Finances, que des raisons dont le bien fondé paraît évident, s'opposaient à ce que l'on songeât à avoir recours à de nouveaux emprunts ; votre Commission, quelque convaincue qu'elle soit de la solidité du crédit public, ne peut se refuser à partager l'opinion du Gouvernement à cet égard.

Dès lors, si l'on veut, et l'on doit le vouloir, tirer tout le parti possible du railway national, dont la création est à juste titre une gloire pour la Belgique, il faut accueillir avec empressement le concours des capitaux particuliers de quelque part qu'ils viennent, puisqu'ils doivent compléter et généraliser ce nouveau genre de moyens de communication.

**Le railway national est achevé. Si la situation du Trésor l'avait permis, peut-être l'embranchement de Tournay à Jurbise aurait-il dû être construit par l'Etat lui-même, car il en est comme le complément obligé; mais en aurait-il été de même de celui de St.-Trond à Hasselt?**

**Cela est douteux : cependant la loi qui vous est soumise assure simultanément sa construction, sans qu'il en résulte la moindre dépense pour le Trésor.**

**Il devient inutile donc de s'occuper plus longuement de la question si l'Etat aurait plus d'avantages à se charger de telle ou telle construction d'embranchements de chemin de fer, puisqu'ainsi que nous l'avons déjà exposé, la situation financière du pays demande qu'on n'ait pas recours à de nouveaux emprunts et que les ressources actuelles du Trésor public ne lui permettent pas de payer les dépenses qui en résulteraient; par une juste conséquence on doit admettre en principe qu'il ne faut pas refuser les demandes de concession de railway qui compléteront le système des communications à établir sans charge pour le Trésor public.**

**Mais s'il faut admettre le concours des demandeurs de concession de ces chemins, il ne faut le faire qu'avec un judicieux discernement : il ne faut pas que des sociétés ou des personnes qui n'offriraient pas de garantie réelle de solidité, puissent abuser des concessions que le Gouvernement sera autorisé à consentir; ce n'est pas le dépôt seul d'un cautionnement plus ou moins élevé qui doit suffire, c'est aussi l'appréciation de la position des demandeurs, qui doit donner la certitude que les offres sont sérieuses et que les conditions des actes de concessions seront exécutées de bonne foi; car, il faut le remarquer, les concessionnaires primitifs restent responsables personnellement, même après la constitution de sociétés anonymes ou en commandite, qui seraient formées pour l'exécution des chemins concédés.**

**Votre Commission, d'après les déclarations du Ministre des Travaux Publics, est convaincue que ces principes sont ceux du Gouvernement; elle aime à ne pas douter que dans les conventions déjà conclues, comme dans celles à conclure encore, il ne s'en écartera pas : à cet égard, toute la responsabilité morale retomberait sur le Ministre lui-même.**

**Le projet de loi qui fait l'objet de ce rapport aura pour résultat, si vous l'adoptez, de donner les moyens de compléter le railway national, tel qu'il convient qu'il soit; il laisse à l'Etat l'administration, l'exploitation et l'entretien des lignes concédées, en lui en conservant la propriété pleine et entière à l'expiration de la concession, sans qu'il en résulte la moindre dépense à charge du Trésor et probablement même en lui laissant, chaque année, un bénéfice au-dessus des frais d'exploitation, d'entretien et d'administration.**

**Il a paru à votre Commission que ces motifs étaient suffisants et qu'il devenait superflu dans les circonstances où se trouve le Sénat, lorsqu'il a sous les yeux les documents nombreux qui lui ont été communiqués, et que les discussions récentes qui ont précédé l'adoption de ce projet à la Chambre des Représentants, sont présentes à la mémoire de chacun de nous, d'entrer dans des développements plus étendus; en conséquence, nous avons l'honneur de vous en proposer, à l'unanimité, l'adoption.**

**Le Chev. PH. DE WOUTERS DE BOUCHOUT.  
DE HAUSSY.**

**J. B. D'HANE.**

**Le Vicomte DESMANET DE BIESME.**

**Le Baron DE MACAR, Rapporteur.**