

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 AVRIL 1845.

RAPPORT

Présenté par M. COGELS, au nom de la commission ⁽¹⁾ chargée de l'examen du projet de loi relatif à la concession d'un chemin de fer de Louvain à la Sambre ⁽²⁾.

MESSIEURS,

Dans la séance du 14 de ce mois, M. le Ministre des Travaux Publics vous a présenté quatre projets de loi relatifs à des concessions de divers chemins de fer. Vous avez renvoyé tous ces projets à l'avis de la section centrale qui avait été chargée de l'examen du projet relatif au chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

La tâche que vous avez confiée à votre commission est délicate et laborieuse, et malgré tout le zèle, toute l'activité désirables, elle ne pourra, vu l'époque avancée de la session, s'en acquitter que d'une manière imparfaite.

Jusqu'ici l'État, non-seulement s'est chargé de l'exécution et de l'exploitation de tous les travaux publics de quelque importance, mais il a racheté des canaux qui avaient fait l'objet de concessions particulières ; il a repris les

⁽¹⁾ La commission était composée de MM. LIEBTS, *président*, DUMONT, DE BAILLET, DONNY, ZOUBE, MAST DE VRIES, et COGELS, *rapporteur*.

⁽²⁾ Projet de loi, n^o 379.

voies navigables qui avaient été pendant quelque temps abandonnées aux provinces.

Ce principe doit-il continuer à servir de base aux nombreux travaux d'utilité publique qui peuvent encore être entrepris dans le pays; est-il le plus favorable aux intérêts généraux? C'est là une question qui a été débattue plus d'une fois, mais que la commission n'a plus eu à examiner.

Le système de la concession particulière à une compagnie a été sanctionné à une immense majorité pour le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse; il ne s'agit plus que de rechercher si, pour les projets de loi dont nous sommes saisis, ce système peut recevoir utilement une application nouvelle.

L'utilité, au point de vue de l'intérêt général, une utilité bien réelle et bien reconnue; les garanties présentées par les compagnies concessionnaires; voilà, Messieurs, les points essentiels de la question; car, il ne faut pas se le dissimuler, la fièvre d'agiotage qui travaille en ce moment les bourses de Londres et de Paris, et dont on a fort sagement cherché à prévenir le retour en Belgique; cet esprit désordonné de spéculation, dont il n'est pas facile de calculer le terme, mais dont on peut prévoir les conséquences; tout cela n'est pas sans quelque influence sur les nouvelles entreprises que l'on voit surgir chaque jour comme par enchantement.

Nous ne devons point repousser sans doute les capitaux étrangers qui s'offrent à concourir au développement de notre industrie, de notre richesse nationale, lors même que ces capitaux ne trouveraient pas un emploi aussi productif qu'on semble se le promettre; mais nous ne devons pas non plus accepter légèrement les propositions qui n'auraient point un véritable caractère d'utilité publique, ou qui pourraient compromettre des intérêts qu'il est de notre devoir de ménager.

Avant de procéder à l'examen particulier des projets qui lui ont été soumis, la commission a cherché à s'éclairer sur l'influence que pourraient exercer sur les produits des chemins de fer de l'État les nouvelles lignes proposées, considérées dans leur ensemble. Elle a adressé en conséquence à M. le Ministre des Travaux Publics plusieurs questions dont quelques-unes se rattachent plus particulièrement aux lignes de Liège à Namur, de Manage à Mons et de Tournay à Jurbise. N'ayant point à nous occuper ici de ces trois entreprises, nous nous bornerons à reproduire la réponse qui nous a été adressée par M. le Ministre quant aux observations générales; elle est conçue en ces termes :

« En envisageant l'ensemble des projets présentés, on comprend facilement » que ces projets sont destinés à former des affluents aux chemins de fer de » l'État. C'est la branche de Jemeppe à Louvain, dont le but est de développer » les relations, aujourd'hui presque nulles, entre la contrée si riche de l'Entre- » Sambre-et-Meuse, dont Namur et Charleroy forment les deux centres princi- » paux, et Louvain, Tirlemont et la Campine.

» C'est le chemin de fer de la Dendre qui établira entre le bassin du Bas-Escaut, de Gand à Termonde, et le Hainaut et Namur, un mouvement de transport qui n'existe pas aujourd'hui entre les lignes de l'Ouest et du Midi. »

» C'est le réseau de la Flandre occidentale, qui dirige ses branches en autant d'affluents vers Bruges et vers Courtray, sans qu'aucune de ses branches ne puisse faire concurrence au railway de l'État.

» C'est le chemin de fer de Mons à Manage, voie presque exclusivement industrielle, établie à fortes pentes, à courbes à petits rayons, pour des convois de marchandises à petite vitesse; il amènera de nombreux transports vers la station de Mons, et par la station de Manage, vers Bruxelles et Jurbise, d'un côté, et vers l'Entre-Sambre-et-Meuse, de l'autre.

» La ligne de Namur à Liège, au point de vue du mouvement intérieur, sera évidemment un double affluent aux chemins de fer de l'État, à Namur et à Liège. Dans les calculs des produits de cette ligne, établis dans le rapport de l'ingénieur chargé des études, on démontre combien sera grande l'influence que cette nouvelle ligne exercera sur le mouvement des transports sur les lignes de Verviers à Liège et de Namur à Charleroy. »

D'après ces observations, et les réponses qui se rattachent particulièrement aux lignes de Liège à Namur et de Manage à Mons, la commission s'est convaincue que les lignes projetées, considérées dans leur ensemble, ne peuvent exercer aucune influence défavorable sur les recettes de nos voies ferrées. Elle a passé ensuite à l'examen du projet qui concerne spécialement le chemin de fer de *Louvain à la Sambre*. C'est sur ce projet que j'ai l'honneur de vous présenter le rapport.

La commission s'est occupée en premier lieu de la convention passée le 29 mars 1845, entre le Gouvernement belge et les concessionnaires.

Les deux premiers articles n'ont donné lieu à aucune observation.

Vous aurez remarqué, Messieurs, que, par le dernier alinéa de l'art. 3, la cote des actions, aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, est interdite jusqu'à l'entier achèvement des travaux. Cette disposition est fort sage; elle a été reprise de l'art. 48 du cahier des charges relatif au chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse. Elle doit mettre un frein salutaire au jeu de bourse sur des actions pour lesquelles une faible partie du capital est provisoirement versée.

Mais la commission a pensé que ce n'était pas assez. D'après le premier alinéa du même article, les concessionnaires ont la faculté de se constituer en société anonyme, avec émission d'actions, sur lesquelles un versement de 30 p. % seulement est exigé pour que cette émission soit autorisée.

Cette disposition ne peut évidemment avoir force de loi qu'en Belgique; car déjà, les actions ou les promesses d'actions se négocient à Londres, quoique la loi ne soit pas même votée; elles y sont cotées à une assez forte prime depuis plus de 15 jours.

On ne peut point interdire en Belgique, on le conçoit, les transactions particulières ; mais pour être conséquent, il faudrait mettre un obstacle à des émissions par voie de souscription, aussi longtemps que la cote des actions n'est pas autorisée à la bourse.

La commission propose, en conséquence, pour l'art. 3, la rédaction suivante :

« Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée » par l'art. 45 du cahier des charges, de former une société en nom collectif » ou anonyme, avec émission d'actions, *ces actions ne pourront être émises en* » *Belgique, ni être cotées aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après* » *l'entier achèvement du chemin de fer.* »

Les autres articles de la convention n'ont donné lieu à aucune observation.

Passant à l'examen du cahier des charges, la commission a remarqué qu'il ne présentait aucune différence notable avec celui de l'Entre-Sambre-et-Meuse ; qu'il renfermait toutes les garanties dont la Chambre s'est montrée satisfaite pour cette dernière concession. Il offre même, dans quelques-unes de ses dispositions, des modifications que l'on peut regarder comme tout à fait favorables, sous le rapport de l'utilité publique.

Ainsi, le poids des rails (*art. 1^{er}*), qui n'avait été fixé qu'au *minimum* de 18 kilog. par mètre courant pour la voie principale de l'Entre-Sambre-et-Meuse, a été stipulé ici à 27 kilog.

La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État (*art. 5*).

Les travaux et constructions devront être achevés au plus tard endéans les trois années, à compter du jour où la concession aura été promulguée (*art. 9*). Pour l'Entre-Sambre-et-Meuse on a accordé quatre ans.

La déchéance est prononcée dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la deuxième année (*art. 17*) ; c'est encore une année de moins que pour l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Enfin, le tarif des péages (*art. 25*) offre sur celui adopté pour la concession de l'Entre-Sambre-et-Meuse, des réductions qui ne sont pas tout à fait insignifiantes.

Il s'est glissé d'ailleurs dans ce tarif deux lacunes que nous ne pouvons attribuer qu'à une erreur d'impression :

1^o A la 4^e colonne du tableau pour les fonds et valeurs, on a fixé à 50 et à 75 c^s le prix des transports de valeurs de fr. 1,001 à fr. 5,000, tandis que de fr. 501 à fr. 1,000 le tarif est de fr. 1 et fr. 1-50. C'est sans doute 50 et 75 c^s par mille que l'on a voulu dire.

2^o A la partie du tarif qui concerne les équipages, chevaux et bétail, les prix fixés doivent avoir été calculés par lieue, ce que l'on a omis d'indiquer.

Un membre de la commission a fait remarquer qu'il serait utile d'ajouter

à l'art. 47 du cahier des charges une clause qui obligeât la société de donner passage sur une partie de sa route, dans le cas où une route nouvelle ou un embranchement seraient construits un jour, par une autre société, ou par l'État, et qu'il fût reconnu que cette société ou l'État eussent besoin d'emprunter cette partie de la route à concéder aujourd'hui. Ce passage ne serait imposé que moyennant juste indemnité.

Les sociétés auront presque toujours un intérêt à accorder ce passage et à donner ainsi un accroissement d'activité à la circulation sur leurs lignes, pour autant que la sécurité de cette circulation n'en soit pas compromise. Toutefois la commission, à l'unanimité, a pensé qu'il était bon d'autoriser le Gouvernement à imposer ce droit de passage lorsqu'il le jugerait utile, et elle a adopté en conséquence la disposition suivante, proposée par M. le Ministre des Travaux Publics, consulté à cet égard :

« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût » suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente conces- » sion, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, » et dans ce cas les concessionnaires devraient livrer passage aux convois dési- » gnés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré » ou à dire d'experts. »

Vous aurez remarqué, Messieurs, que, d'après l'art. 1^{er} du cahier des charges, le chemin doit prendre son origine à Louvain, aux abords de la porte de Tirlemont; que c'est là, par conséquent, que devra se trouver la station.

La ville de Louvain désirerait une station plus rapprochée de son canal, le centre de son activité commerciale, et peut-être sera-t-il permis de faire droit à sa réclamation.

Le dernier article du cahier des charges donne aux concessionnaires la faculté d'exécuter un embranchement de Vertryck et de Diest, sauf à faire connaître leurs intentions dans un délai de six mois.

Un membre de la commission a demandé que la construction de cet embranchement fût imposée aux concessionnaires comme obligatoire.

La majorité de la commission n'a pas partagé cet avis. Elle a reconnu toute l'utilité de l'embranchement projeté pour les localités qu'il doit desservir; elle espère que les concessionnaires useront de la faculté qui leur est accordée, mais dans l'état actuel de la question et considérant que les capitaux dont la compagnie peut disposer n'ont été calculés que d'après les dépenses à faire pour la ligne principale, elle a été d'avis que la faculté accordée aux concessionnaires ne pouvait pas être convertie en obligation.

Le tracé de cet embranchement n'a pas d'ailleurs, paraît-il, été suffisamment étudié.

Il conviendrait donc de laisser au Gouvernement toute liberté sur ces deux

points, et la commission vous propose en conséquence l'addition suivante au § 2 de l'article unique du projet de loi :

« Néanmoins, il sera statué ultérieurement par arrêté royal sur l'emplacement de la station de Louvain et la direction à donner à l'embranchement de Diest. »

On pourra supprimer ainsi l'indication de Vertryck dans l'art. 55 du cahier des charges.

La question d'intérêt général et d'utilité publique, quant au chemin de fer à construire de Louvain à la Sambre, ayant été résolue à l'unanimité moins une voix, qui s'est abstenue, il a été reconnu à la même majorité que cette ligne ne devait pas être construite par l'État.

Quant aux produits bruts et aux frais d'exploitation présumés de la ligne proposée, la commission n'a pas cru devoir étudier les calculs présentés à cet égard dans le mémoire présenté par M. l'ingénieur Dandelin (*n° 310 des Documents de la Chambre*). Cette question, d'une importance majeure pour des travaux à construire aux frais de l'État, a paru tout à fait secondaire dans la circonstance actuelle. C'est aux capitalistes qui s'engagent dans ces entreprises à calculer toutes les chances du placement de leurs capitaux.

Sauf les modifications indiquées au cahier des charges et à l'art. 3 de la convention, la commission, à l'unanimité, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi, moyennant une addition au dernier paragraphe.

Le rapporteur,

ED. COGELS.

Le président,

LIEDTS.
