

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1872.

---

Chemins de fer de Spa à Gouvy et de Pepinster à Spa. — Approbation du traité de Berlin, du 11 juillet 1872 et de la convention du 30 août 1872 (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. SIMONIS.

---

MESSIEURS,

Par le projet de loi qui est soumis à vos délibérations, le Gouvernement vous demande de ratifier :

1° Le traité intervenu le 11 juillet 1872, entre le Gouvernement allemand et le Gouvernement belge, au sujet de la reprise de l'exploitation de la ligne de Spa à Gouvy ;

2° la convention du 30 août 1872, relative au rachat de la ligne de Pepinster à Spa.

L'exposé des motifs étant entré dans des détails très-circonstanciés, nous croyons pouvoir nous borner à donner un résumé succinct des négociations qui ont précédé les actes pour lesquels le Gouvernement réclame l'approbation de la Chambre.

La ligne de Spa à Gouvy a été concédée à la Société royale grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, qui avait pris à bail la ligne de Pepinster à Spa.

L'exploitation de ces deux lignes était faite par la Compagnie française de l'Est, qui avait pris à bail pour un terme de 45 ans, moyennant une somme annuelle de trois millions, les chemins de fer concédés à la Société Guillaume-Luxembourg, c'est-à-dire les lignes grand-ducales et le chemin de fer de Spa à Gouvy.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est avait pris, en outre, pour son

---

(1) Projet de loi, n° 11.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. VAN HOORDE, CORNESSE, VERWILIGHEN, SANTRIN, SIMONIS et HAGEMANS.

compte, et pour toute la durée du bail précité, la convention intervenue le 11 octobre 1861, entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Compagnie du chemin de fer de Pepinster à Spa, au sujet de l'exploitation de cette ligne.

Mais, ensuite des stipulations des articles additionnels de la paix de Francfort, du 10 mai 1871, entre l'empire allemand et la république française, la Compagnie de l'Est a transféré ses droits à l'exploitation de ces chemins de fer au Gouvernement français et ce dernier les a transférés, à son tour, au Gouvernement allemand.

Suivant convention conclue à Berlin, le 11 juin 1872, entre le Gouvernement allemand et le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg, la direction générale impériale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine a repris l'exploitation des lignes concédées sur le territoire grand-ducal à la Société Guillaume-Luxembourg.

Ces traités internationaux et l'état de choses qui les avait amenés créaient, pour la partie du chemin de fer entre Pepinster et Gouvy, une situation qui avait attiré l'attention du Gouvernement belge.

Par une autre convention conclue également à Berlin, le 11 juillet 1872, entre le Gouvernement allemand et le Gouvernement belge, celui-ci s'est chargé de l'exploitation des lignes belges cédées par la Compagnie de l'Est.

La somme de trois millions, dont il a été question plus haut, représente le loyer de 55 kilomètres de chemins de fer situés sur le territoire belge et de 170 kilomètres situés dans le grand-duché de Luxembourg, soit 225 kilomètres concédés directement à la Société Guillaume-Luxembourg dans les deux pays.

La part acceptée de commun accord par les deux Gouvernements, dans ce prix, est proportionnelle aux produits bruts des lignes et fixée, en conséquence, à 500,000 francs pour le Gouvernement belge, et à 2,500,000 francs pour le Gouvernement allemand.

Pendant, les deux Gouvernements se sont réservé le droit de soumettre, de trois en trois ans, à une révision sur les mêmes bases la proportion ainsi établie.

Veillez remarquer, Messieurs, que le *minimum* de produit net garanti par l'État, pour la ligne de Spa à Gouvy, fera désormais retour au Trésor. En se basant sur le chiffre de 350,000 francs, auquel ce *minimum* s'est élevé pendant ces dernières années, on peut donc dire, avec le Gouvernement, que, en réalité, les 500,000 francs de loyer annuel, que l'État aura à payer pour l'exploitation de cette ligne, se réduisent à 150,000 francs.

Quant à la ligne de Pepinster à Spa, ainsi que nous l'avons déjà dit, l'exploitation en avait été remise à bail, par convention du 11 octobre 1861, à la Société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, qui l'avait cédée ensuite à la Compagnie de l'Est.

Par l'art. 7 de la convention précitée, il avait été stipulé que les tarifs en vigueur au moment de la conclusion de cette convention ne pourraient être modifiés que du consentement de la Compagnie concessionnaire.

Celle-ci était décidée à ne consentir à aucune réduction de quelque importance.

D'autre part, il n'était pas possible que le Gouvernement, prenant possession

de la ligne de Pepinster à Spa, y laissât subsister ces tarifs élevés, tant pour voyageurs que pour marchandises, qui, plus d'une fois déjà, avaient donné lieu à de vives réclamations, et cela d'autant plus qu'il pouvait introduire ses tarifs réduits sur la ligne de Spa à Gouvy. C'eût été un véritable déni de justice envers les populations riveraines de la ligne de Pepinster à Spa.

Il n'y avait pour le Gouvernement qu'un seul moyen d'éviter cette situation anormale, c'était de racheter la concession de la ligne de Pepinster à Spa.

Ce rachat fait l'objet de la convention qui a été ratifiée par l'assemblée générale de la Société le 21 octobre 1872.

Il a lieu moyennant une annuité de 306,000 francs à payer à la Compagnie concessionnaire jusqu'en 1944, la concession expirant le 16 février 1945.

En exécution de l'engagement pris à l'art. 2 du traité de Francfort, la reprise de l'exploitation de la ligne de Spa à Gouvy, d'une part, et, d'autre part, le rachat et conséquemment la reprise de l'exploitation de la ligne de Pepinster à Spa ont eu lieu le 16 septembre dernier.

Le Gouvernement aurait désiré avoir préalablement l'approbation de la Législature, mais il eut fallu pour cela réunir les Chambres en session extraordinaire.

Il s'est cru autorisé à attendre votre session ordinaire, sauf à vous demander un bill d'indemnité.

Nous nous trouvons donc, Messieurs, en présence d'un fait accompli, auquel il s'agit de donner notre approbation. Nous pouvons d'autant moins hésiter à la donner, que les deux mesures prises par le Gouvernement seront, d'après toutes les prévisions, profitables à l'intérêt public.

Indépendamment de la question d'intérêt national, qui commandait au Gouvernement de reprendre lui-même l'exploitation du réseau de Pepinster à Gouvy, il y avait aussi en jeu l'intérêt d'un grand nombre de nos concitoyens, riverains de la ligne de Pepinster à Spa, qui jouiront dorénavant, grâce au rachat de cette ligne, des avantages des tarifs réduits du chemin de fer de l'État belge pour voyageurs et marchandises.

Les sections ont adopté le projet de loi, sans observation de quelque importance.

La section centrale vous propose, Messieurs, à l'unanimité de ses membres, l'adoption du projet de loi dont il s'agit; mais elle insiste pour que le Gouvernement remplisse, dans le plus bref délai possible, toutes les obligations que la Compagnie Guillaume-Luxembourg avait assumées, en vertu de la concession de 1862, et qu'elle avait ensuite imposées à la Compagnie de l'Est, notamment l'ouverture de gares aux marchandises à Trois-Ponts et à Courtil-Bovigny.

*Le Rapporteur,*  
ALF. SIMONIS.

*Le Président,*  
P. TACK.