

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 DÉCEMBRE 1858.

Crédit de 118,000 francs au Département des Travaux Publics, pour solder des créances arriérées.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi ci-annexé, que le Gouvernement soumet à vos délibérations, a pour objet la demande d'un crédit de 118,000 francs destiné à liquider des créances se rapportant à l'établissement du chemin de fer de l'État.

En présentant à la Législature, le 15 janvier 1837, une demande de crédit de 300,000 francs, pour le même objet, mon honorable prédécesseur y avait compris une somme de 50,000 francs environ, afin d'être en mesure de liquider, dès que le moment serait venu de le faire, certaines réclamations en voie de solution. Mais les Chambres, ensuite de la proposition de la section centrale, ont cru préférable de limiter l'allocation du crédit à la somme nécessaire pour liquider les seules affaires entièrement terminées au moment de la présentation du projet de loi. C'est pourquoi le Gouvernement se borne aujourd'hui à soumettre trois créances dont le fondement et la régularité ont été reconnus.

La première concerne une réclamation de la Compagnie concessionnaire de la route royale de la Vesdre du chef du préjudice que lui aurait occasionné l'établissement du chemin de fer et la rectification de l'ancienne route de Liège à Aix-la-Chapelle par Battice, entre Herve et l'endroit dit « la Clé. »

Après une longue instruction administrative, et en vue de mettre un terme, si possible, aux différents procès pendant entre parties, l'affaire a été soumise aux délibérations des avocats du Département, MM. Metdepenningen, Hennequin et Allard qui ont émis l'avis unanime « que le Gouvernement ferait tout à la fois un » un acte de parfaite équité et de prudente administration, en allouant à la Compagnie concessionnaire, à titre de transaction... une somme 110,000 francs que » celle-ci devrait accepter en acquit de toutes prétentions tant pour le passé que » pour l'avenir. »

Mon Département s'est rallié à cette manière de voir et par suite est intervenue,

entre la Compagnie précitée et l'État, une transaction, qui est conforme aux délibérations de MM. les avocats. Elle termine l'action judiciaire à laquelle avait donné lieu la réclamation dont il s'agit, qui était en litige depuis 1842.

La liquidation comporte, outre le principal s'élevant à 110,000 francs, une somme de fr. 101-66, import du mémoire de l'avoué qui a occupé dans cette affaire.

Vu l'importance du chiffre et afin de ne pas entrer ici dans de longs développements, il a paru préférable de soumettre aux Chambres la consultation de MM. les avocats et l'acte transactionnel qui en a été la conséquence. Ces deux pièces sont ci-annexées sous les litt. *A* et *B*.

La seconde réclamation est relative à des dommages causés aux propriétés du sieur J. H. Dethier, par des inondations de la Vesdre.

L'État a été condamné, en première instance, à une indemnité de 3,728 francs, du chef « des dégâts occasionnés par l'inondation de la Vesdre en 1830 et 1831, » à la propriété de l'intimé. »

Or, cette décision des premiers juges laissait ouverture à de nouvelles actions judiciaires, en cas d'inondations ultérieures. Mais ensuite de l'appel interjeté par mon Département, la Cour de Liège, tout en réduisant l'indemnité à la somme de 3,100 francs, a disposé que celle-ci « comprend tout à la fois la réparation » entière du dommage, et *tout le prix du travail destiné à en éviter le retour.* »

La liquidation de cette affaire comporte une somme globale de 3,441 francs, qui se décompose comme suit :

Principal	,	fr. 3,100 »
Intérêts (depuis le 16 juillet 1832 jusqu'au 16 juillet 1838.) . .		930 »
Frais judiciaires (mémoires des trois avoués qui ont occupé dans cette affaire.		1,411 »
Total égal.		fr. 3,441 »

La troisième créance est afférente à l'emprise d'une parcelle de terrain d'une contenance de 14 ares 50 centiares, située à Masnuy-Saint-Jean, cotée au cadastre, section *A*, n° 548 et destinée à l'établissement du chemin de fer, section de Soignies à Mons.

Pour être mise en possession des titres définitifs et régulariser la cession consentie à son profit, l'Administration a dû recourir aux voies judiciaires.

La liquidation de cette affaire a été retardée, parce que la consignation à effectuer ensuite du jugement intervenu, doit être précédée, pour être efficace, d'offres réelles dont la signification sera dispendieuse à cause du grand nombre d'intéressés, et parce que l'on avait entrevu la possibilité de résoudre les difficultés qui s'opposent à ce que le paiement ait lieu à l'amiable et sans procédure ultérieure.

Cette créance comporte une dépense totale de 1,897 francs, savoir :

Principal	fr. 895 »
Intérêts : 1 ^{er} du 1 ^{er} mars 1840 au 1 ^{er} mars 1846, à raison de 5 p. %.	268 50
2 ^o Sur les deux sommes précédentes du 1 ^{er} mars 1846 au 1 ^{er} août 1858, à raison de 5 p. %	433 58
Frais à faire pour la signification d'offres réelles à une partie des intéressés	300 »
Total égal.	fr. 1,897 »

Bien que l'import des trois créances ne comporte qu'une somme totale de fr. 117,439-66, il est demandé un crédit global de 118,000 francs, parce que les prévisions portées pour intérêts, entre autres, peuvent être dépassées, et qu'en cas d'insuffisance du crédit, l'une des créances devrait rester en souffrance, ce qui serait de nature à porter préjudice aux intérêts du Trésor.

Le Ministre des Finances et des Travaux Publics,
FRÈRE-ORBAN.

PROJET DE LOI.

eopold,

ROI DES BELGES ,.

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, par Notre Ministre des Finances :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics, un crédit spécial de cent dix-huit mille francs (118,000 fr.) destiné à solder des créances arriérées résultant de réclamations reconnues fondées, de jugements définitifs ou de transactions approuvées par décisions ministérielles, intervenues à l'occasion de la construction du chemin de fer de l'État.

ART. 2.

Cette dépense sera couverte au moyen de bons du Trésor.
Donné à Laeken, le 20 novembre 1858.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Finances et des
Travaux Publics,*

FRÈRE-ORBAN.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Nous soussigné, H. Metdepenningen, Néoclès Hennequin et Gustave Allard, tous les trois respectivement avocats aux Cours d'appel de Gand, de Liège et de Bruxelles ;

Vu la dépêche de M. le secrétaire général chargé par *intérim* du Département des Travaux Publics, en date du 19 décembre dernier (n° 448, 2^e division), aux termes de laquelle ce haut fonctionnaire soumet à nos délibérations, la question de savoir s'il existe des motifs suffisants pour déterminer le Gouvernement à mettre fin, par un arrangement transactionnel, aux divers procès pendant entre lui et la Compagnie concessionnaire de la route de la Vesdre, par suite de l'établissement du chemin de fer dans la vallée de la Vesdre ;

Vu toutes les pièces du dossier relatif à cette affaire, et notamment les rapports émanés de M. l'inspecteur général Willmar, sous les dates des 20 décembre 1853, 3, 4 et 16 décembre 1856, ainsi que deux rapports adressés par M. Hennequin au Département des Travaux Publics, le 13 avril 1854 et 22 juillet 1857.

Après en avoir délibéré :

Estimons unanimement que le Gouvernement fera tout à la fois un acte de parfaite équité et de prudente administration, en allouant à la Compagnie concessionnaire, à titre de transaction et dans les termes qui ont été proposés dans les rapports prérappelés, une somme de 110,000 francs, que la Compagnie devra accepter en acquit de toutes prétentions, tant pour le passé que pour l'avenir.

La route qui existe de Chénée à Theux, par la vallée de la Vesdre, avec son embranchement vers Eupen, par Ensival, Verviers et Dolhain, a été établie par voie de concession de péages.

Cette concession a été octroyée par arrêté royal en date du 22 juillet 1820, à l'association connue sous la dénomination de la Compagnie de la route de la Vesdre ; elle ne doit prendre fin que dix années après l'amortissement entier des capitaux employés à son établissement.

Antérieurement à cette concession, il n'existait de Liège à Aix-la-Chapelle qu'une route qui passait par Battée et dont la pratique était fort difficile en raison des rampes considérables qu'elle présentait sur une grande partie de son parcours.

Sur la demande expresse des concessionnaires, et dans la vue d'assurer à la

route de la Vesdre qui allait être concédée, une circulation plus importante, le roi Guillaume, par décision du 17 février 1824, s'obligea à ne pas faire exécuter de rectification à l'ancienne route et à se borner à l'entretenir de la manière ordinaire.

Mais le Gouvernement belge, ignorant l'existence de cette décision qui avait été transportée à la Haye, en 1830, et dont aucune trace ne se trouvait dans les archives à Bruxelles, se détermina à décréter la rectification de cette dernière route, entre Herve et le lieu dit *la Clé* pour faire disparaître les rampes les plus considérables.

La partie de route ainsi rectifiée fut livrée à la circulation le 22 février 1844.

Le 16 juillet 1843, avait eu lieu la mise en exploitation de la section du rail-way national qui s'étend de Liège à Verviers.

La Compagnie concessionnaire soutint qu'en établissant ces voies de communication nouvelles, le Gouvernement avait ruiné complètement son entreprise, et par exploit du 9 mai 1842, elle assigna le Gouvernement aux fins de voir dire et déclarer résolus les engagements pris par la Compagnie de la route de la Vesdre, tels qu'ils sont mentionnés dans l'arrêté de concession ; en conséquence se voir, l'État belge, condamner à restituer à ladite Société : 1° Le montant des capitaux qui seraient justifiés avoir été avancés pour la construction de la route, soit une somme de fr. 1,741,423-59, avec les intérêts judiciaires ; 2° telle autre somme à arbitrer *ex æquo et bono* à titre de dommages-intérêts, pour tenir lieu à la requérante des avantages stipulés à son profit dans l'art. 5 de l'arrêté du 22 juillet 1820. Subsidiairement voir dire pour droit que l'indemnité due à la Société pour expropriation des emprises et pour dommages résultant de la construction du chemin de fer par la vallée de la Vesdre, doit être égale au capital avancé pour l'entreprise de la route, par suite se voir condamner dès à présent à payer à la Société la somme de fr. 1,741,423-59.

Il a été fait droit sur cette demande par un jugement en date du 30 novembre 1842 et par un arrêt de la Cour d'appel du 24 juin 1843 contre lesquels la Compagnie concessionnaire s'est vainement pourvue en cassation.

Tout en écartant les prétentions de la Compagnie concessionnaire comme mal fondées, en tant qu'elles tendaient à obtenir la résolution du contrat de concession et la restitution des capitaux employés à l'établissement de la route concédée, ces décisions, passées aujourd'hui en force de chose jugée, ont admis en principe que des indemnités étaient dues : 1° à titre des dommages résultant pour l'entreprise de la Compagnie, de la rectification partielle de la route de Liège à Aix-la-Chapelle ; 2° à titre des *atteintes matérielles* portées à la route concédée par l'établissement du rail-way national.

En présence de ces décisions souveraines, il est constant qu'une indemnité est due à la Compagnie concessionnaire. Le chiffre de cette indemnité demeure seul en litige, et c'est à ce titre que dans les négociations entamées à l'effet de parvenir à terminer cette longue procédure par un arrangement amiable, la Compagnie concessionnaire a réclamé, comme *ultimatum*, une somme de 150,000 francs, (Voir sa lettre du 3 février 1857) tandis que, nous ralliant à cet égard à la proposition faite par M. l'inspecteur général Willmar, dans son rapport du 3 dé-

cembre 1856, nous estimons qu'en recevant une somme de 110,000 francs la Compagnie se trouvera, si pas généreusement, au moins suffisamment indemnisée.

Les éléments divers dont se compose ce chiffre total de 110,000 francs, se trouvent nettement établis et parfaitement justifiés dans le rapport présenté par M. l'inspecteur général le 3 décembre 1856, auquel nous nous référons sans réserve aucune; il est du reste digne de remarque, que les calculs auxquels M. l'avocat Hennequin s'est livré, dans son rapport du 22 juillet 1857, aux fins de trouver la somme à offrir transactionnellement à la compagnie concessionnaire, ont donné précisément les mêmes chiffres pour résultat, bien qu'ils soient établis sur des bases tout à fait différentes.

Aux motifs déduits dans ces rapports, à l'appui des conditions transactionnelles qu'ils formulent, viennent se joindre les considérations suivantes :

Quelqu'opinion que l'on ait des plaintes formulées par la Compagnie concessionnaire, il est impossible de méconnaître que la situation toute nouvelle, que lui ont faite, depuis 1845, les travaux d'utilité publique et exécutés par le Gouvernement, est éminemment dommageable pour l'entreprise concédée; c'est au point qu'on peut admettre comme constant que la Compagnie n'aurait pas songé à accepter cette entreprise, si elle avait pu prévoir les éventualités qui se trouvent réalisées aujourd'hui à son préjudice.

Aussi lorsque les décisions intervenues dans cette grave affaire, ont écarté comme mal fondée la demande en résolution du contrat formulée par la Compagnie, tout en restreignant les indemnités à elle dues, aux deux causes dommageables qui s'y trouvent déterminées, ces décisions ont fait à l'espèce une application juste, mais rigoureuse, des principes qui régissent la matière; et par suite, on peut admettre comme probable que les prétentions que la Compagnie formulera en termes d'indemnités, dans les limites que ces décisions lui assignent, seront accueillies avec faveur par les tribunaux appelés à en connaître.

D'autre part, les difficultés si graves qui se produiront devant les tribunaux, alors qu'il s'y agira de déterminer mathématiquement l'importance des différents chefs d'indemnités libellés par la Compagnie, nécessiteront de longues procédures d'enquête, d'expertise et autres, dont les frais seront inévitablement mis à la charge exclusive du Gouvernement, par cela seul, qu'il se trouvera en définitive dans la position d'un débiteur qui n'a fait aucune offre satisfaisante à son créancier.

En outre, il ne faut pas perdre de vue que les indemnités, auxquelles il a été reconnu que la Compagnie avait droit, devant constituer, pour elle, la réparation d'un dommage éprouvé, en grande partie, avant l'introduction du procès, les sommes à lui allouer par justice devront, le cas échéant, être majorées, en tout ou en partie, d'intérêts judiciaires d'autant plus élevés que la procédure sera plus longue.

Enfin, il n'échappera pas au Gouvernement, que s'il abandonne aux tribunaux le soin de déterminer le chiffre des indemnités dues à la Compagnie concessionnaire, la décision à intervenir, ne devant comprendre dans ces indemnités que la réparation des dommages antérieurement éprouvés, le Gouvernement demeurera pour l'avenir exposé, de la part de la Compagnie, à de nouvelles réclamations; en raison de ce que le chemin de fer en rétrécissant la vallée de la Vesdre qu'il

parcourt dans toute son étendue, a rendu les débordements de la rivière qui y coule plus fréquents et plus longs, et créé ainsi à perpétuité une cause éventuelle de dommages pour la route concédée, dont ces débordements rendraient l'entretien plus dispendieux, et à laquelle ils occasionneraient des dégradations plus fréquentes.

Ces différentes considérations paraissent concluantes en faveur de la transaction projetée, alors surtout qu'on observe que la somme qui constituera le prix de cette transaction, ne sera pas entièrement perdue pour le Trésor, car le Gouvernement qui se trouve titulaire de deux cents quinze actions de la Compagnie concessionnaire, pourra participer, dans cette proportion, à la répartition qui devra être faite de cette somme entre tous les actionnaires.

Ainsi délibéré à Bruxelles, le 22 mars 1858.

(Signé) NÉOCLÈS HENNEQUIN, G. ALLARD, H. METDEPENNINGEN.

ANNEXE N° 2.

Les soussignés, MM. Simon Joseph Pirard, Armand Simonis, G. F. Davignon, baron Ferd. del Marmol, Jean-Baptiste Clavareau, agissant en qualité de membres de la commission administrative de la route royale de la Vesdre et à ce dûment autorisés par délibérations des 24 août 1839 et 18 octobre 1841, d'une part;

Et l'État belge représenté par M. Néoclès Hennequin, avocat, stipulant sous la réserve de l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, d'autre part;

Voulant mettre un terme aux difficultés qui existent entre les parties, et prévenir celles qui pourraient naître à l'occasion du chemin de fer national et de la rectification de la Clé, sont convenus de ce qui suit, en forme de transaction :

1° L'État payera à ladite Société une somme globale de cent dix mille francs, sans intérêt, pour toute indemnité ;

2° Au moyen de cette somme, les divers procès pendant entre parties tant devant la Cour de Liège que devant les tribunaux de son ressort, sont mis à néant dépens compensés, sauf les frais d'expertise qui seront supportés par la Société seule, s'il en existe ;

3° Se trouvent ainsi éteintes, tant dans l'avenir, que dans le passé, toutes les difficultés, toutes les réclamations quelconques qui pourraient se rattacher directement ou indirectement à l'établissement du chemin de fer dans la vallée de la Vesdre et à la rectification de la route de Liège à Aix-la-Chapelle entre l'endroit dit *la Clé* et Herve ;

4° Dans le cas où, pour une cause quelconque, le paiement de la somme

ci-dessus ne serait pas effectué dans les six mois, elle produira, à partir de cette époque, un intérêt de 4 p. %.

Fait double à Liège le 15 avril 1858.

Signé G. F. DAVIGNON, SIMON JOSEPH
PIRARD, BON F. DEL MARMOL,
J.-B. CLAVAREAU, ARMAND
SIMONIS.

Signé NÉOCLÈS HENNEQUIN.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 26 avril 1858.

*Le secrétaire général chargé par interim du Département
des Travaux Publics,*

Signé PARTOES.

