(4)

(N° 162.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MAI 1878.

Loi relative à la concession des chemins de fer de Vivegnis à Bleyberg
et d'Aubel à la Croix-Polinard (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

A deux reprises, le riche et peuplé canton d'Aubel s'est cru à la veille d'être desservi par un chemin de fer; deux fois son espoir a été déçu.

On sait, en effet, que déjà en 1831 la ligne de Bruxelles à Aix-la-Chapelle devait passer par Tongres, Visé et Aubel. Ce tracé, qui était de beaucoup le plus direct, fut abandonné et remplacé par le tracé actuel dans l'intérêt des grandes industries établies à Liège et dans la vallée de la Vesdre.

Plus récemment, au sortir de la guerre franco-prussienne, l'encombrement qui se produisit sur certains chemins de fer, et spécialement sur la ligne de la vallée de la Vesdre, fit entrevoir l'utilité qu'il y aurait à créer une nouvelle voie de communication entre Liège et l'Allemagne.

De là, la concession accordée le 16 août 1873 d'un chemin de fer de Vivegnis à Bleyberg avec embranchement d'Aubel à la Croix-Polinard.

Ce réseau devait desservir complètement le canton d'Aubel et le mettre en rapport direct avec le chef-lieu de l'arrondissement et celui de la province.

Malheureusement le concessionnaire ne parvint pas à constituer le capital nécessaire à la construction de cette ligne.

(1) Projet de loi, n° 154.

(2) La section centrale, présidée par M. SCHOLLAERT, était composée de MM. NOTHOMB, SIMONIS, PÉTY DE THOZÉE, VAN WAMBÈRE, JULLIOT et DE MOREAU D'ANDROY.

Telle fut la seconde déception du canton d'Aubel.

D'après l'Exposé des motifs, l'expérience aurait démontré depuis lors que, grâce à l'agrandissement de certaines stations, à des installations perfectionnées et à l'ouverture prochaine du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, la ligne de la Vesdre pourrait suffire au trafic si important entre Liège et la frontière allemande, ce qui rendrait inutile momentanément la ligne de Vivegnis-Bleyberg.

Le Gouvernement a déclaré, toutefois, devant les deux Chambres qu'il y avait un acte de justice et de réparation à poser vis-à-vis d'Aubel, et c'est dans ce but qu'il a élaboré le projet de loi soumis en ce moment à vos délibérations.

L'honorable Ministre des Travaux publics ne s'est pas borné à reconnaître les droits d'Aubel à la satisfaction légitime qui va lui être donnée, il a annoncé aussi son intention formelle de prolonger jusqu'à Bleyberg la ligne dont il s'agit, et de réunir Aubel à la Meuse en se dirigeant non plus vers Vivegnis, mais bien vers Visé, ainsi que le rappelle l'Exposé des motifs.

Voici comment s'exprimait dernièrement au Sénat l'honorable M. Beer-naert :

« Indépendamment de cet intérêt urgent et qu'il convient de satisfaire »
» immédiatement, j'ai reconnu qu'il y aura d'autres besoins à satisfaire dans »
» cette partie du pays.

» Dieu me garde, en effet, de prétendre qu'il ne resterait plus rien à faire »
» en matière de travaux publics; je suis convaincu du contraire; il ne faut »
» point s'arrêter dans la voie du progrès où marche le pays; tout ce que je »
» demande, c'est un peu de patience, c'est qu'on mesure l'effort et la dépense »
» aux ressources dont on peut disposer.

» *Je crois qu'après Aubel-la-Croix-Polinard, Aubel-Bleyberg devra avoir »*
» *son tour et je pense aussi qu'il faudra songer plus tard à relier Aubel à la »*
» *Meuse.* »

Une discussion s'engagea à ce propos devant la haute assemblée.

M. le Ministre des Travaux publics émit l'opinion que les divers tronçons précités ne devaient être considérés que comme des lignes d'intérêt local.

Un honorable sénateur de Liège soutint, au contraire, que la ligne de la Vesdre, malgré les nouvelles installations et les améliorations récentes, deviendrait bientôt insuffisante s'il se produisait une reprise d'affaires sérieuses et il concluait que le réseau, dont il vient d'être parlé, devait constituer une ligne de grande communication.

Sans vouloir trancher la question, l'on ne peut méconnaître que ce réseau serait, tout au moins dans certaines circonstances spéciales, extraordinaires, qu'il faut prévoir, d'une utilité incontestable et même d'une nécessité absolue pour le dégagement de la ligne de la Vesdre.

Il importe donc de ne pas trop tarder à le compléter.

Toutes les sections ont adopté le projet de loi à l'unanimité des membres présents.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section centrale se rallie au vœu formulé par la 2^{me} section; elle espère avec elle que les économies mentionnées dans l'Exposé des motifs ne seront pas de nature à nuire à la bonne exploitation de la ligne et que celle-ci sera prolongée prochainement jusqu'à Bleyberg.

Un membre soumet les observations suivantes :

Le Gouvernement demande à remplacer par un prix kilométrique à fixer à forfait les 50 p. % de recettes brutes stipulées en faveur du concessionnaire de Battice à Aubel, et dans l'Exposé des motifs du projet de loi il dit qu'il pense que le prix kilométrique *pourra ne pas être supérieur à 220,000 francs.*

Mais *quid*, si ce prix est supérieur? Le Ministre devra revenir devant les Chambres avec un nouveau projet de loi. *De là des retards considérables dans la construction.*

Or, nous avons la conviction que le chiffre de 220,000 francs sera notablement dépassé. En effet, la section de Battice à Aubel est très-mouvementée: elle présente un grand nombre de travaux à raison des accidents de terrains, des sinuosités du sol, qui, dans ce pays de vallées et de monts, *est d'une configuration tout à fait exceptionnelle.* Ce pays étant morcelé en petites fermes ne comprenant que des vergers, les acquisitions de terrains coûteront cher. Le sol étant humide (marneux et argileux), les terrassements se feront à un prix élevé.

Dans ces conditions, comme il ne s'agit en définitive que d'autoriser le Ministre à traiter, et de lui fixer une limite que, s'il ne peut dépasser, rien ne l'oblige à atteindre, nous croyons qu'il serait beaucoup plus sage de majorer de 50,000 francs le chiffre kilométrique porté par le Gouvernement. Nous sommes certains alors que celui-ci n'aura pas de déception dans ses prévisions et qu'en accordant certaines facilités au concessionnaire pour la *construction économique* de cette ligne, il traitera sans devoir demander une nouvelle autorisation aux Chambres et perdre un temps précieux.

La section approuve en principe ces considérations, mais elle pense qu'en augmentant de 50,000 francs le chiffre kilométrique maximum fixé par le Gouvernement, celui-ci aurait une latitude suffisante.

En conséquence elle est d'avis que le dernier paragraphe de l'article 1 devrait être rédigé comme suit :

« Ce prix kilométrique ne pourra pas être supérieur à 250,000 francs ou à 10,000 francs de rente belge. »

La section centrale a l'honneur, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet de loi ainsi modifié.

Le Rapporteur,
ALFRED SIMONIS.

Le Président,
F. SCHOLLAERT.