
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 DÉCEMBRE 1882.

Concession d'un chemin de fer de Pepinster à Spa, par Theux ⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale ⁽²⁾, par M. MOREAU.

MESSIEURS,

Les avantages qui résulteront de la construction d'un chemin de fer de Pepinster à Spa ne peuvent être contestés.

En effet, ce railway en même temps qu'il sera un affluent productif pour le chemin de fer de l'État mettra en communication directe avec ce dernier les communes de Spa et de Theux, et, sous ce rapport, en portant remède à la lenteur, aux difficultés et aux désagréments des communications qui existent actuellement, il fera jouir, d'un côté, la ville de Spa des mêmes faveurs que d'autres villes de bains, et, de l'autre, présentera des moyens de transport faciles et peu coûteux pour les richesses minérales et industrielles de cette partie du pays dont il accroîtra considérablement tous les éléments de prospérité.

Aussi le projet de loi, destiné à autoriser le gouvernement à accorder la concession de ce chemin de fer, a-t-il reçu, dans les sections et en section centrale, un accueil d'autant plus favorable que la construction et l'exploitation de ce railway auront lieu aux frais, risques et périls des concessionnaires sans que l'État intervienne en aucune manière pécuniairement dans cette entreprise.

Toutefois, nous allons rendre compte de quelques observations et demandes de renseignements qui ont été faites dans les sections.

La 1^{re} section désire connaître si le projet de loi dont il s'agit n'est pas en opposition avec une clause de la concession accordée à la Société du Luxembourg, qui interdit pendant un laps de douze années, la construction de certains chemins de fer vers Trèves.

(1) Projet de loi, n° 88.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE PITTEURS, DUMON, MOREAU, DE LIÈGE, DAVID et LESOINNE.

La 3^e section est d'avis qu'il conviendrait d'indiquer dans le cahier des charges que la lieue, dont il est fait mention dans l'art. 27, est de cinq kilomètres.

Elle demande également si les voyageurs pourront transporter gratuitement, avec eux, des effets et bagages en certaine quantité ; comme cela leur est permis sur le chemin de fer de l'État et sur d'autres qui font l'objet d'une concession.

La 4^e section voudrait que, si la classification des marchandises, telle qu'elle est proposée dans les art. 4 et suivants du projet de loi présenté à la Chambre, le 26 janvier 1852, subissait des modifications, les concessionnaires fussent tenus de les adopter.

La 5^e section demande que le cautionnement de cent mille francs soit fourni trois jours après le vote de la loi ; au lieu de l'être dans les trois mois de cette date.

Elle propose de fixer à une année le délai après lequel les opérations du bornage, déterminé par l'art. 23 du cahier des charges, devront être achevées.

Dans son opinion, l'on devrait prescrire aux concessionnaires de couvrir les waggons, plutôt que de laisser au Gouvernement, comme le fait le dernier paragraphe de l'art. 27, la faculté d'exiger l'emploi de waggons couverts pour les voyageurs.

Enfin, la 6^e section, prévoyant le cas où les concessionnaires n'exécuteraient pas le chemin de fer, croit devoir faire des réserves afin que la loi dont il s'agit ne puisse être invoquée pour obtenir que l'État fasse exécuter ces travaux au lieu et place de la compagnie.

Elle émet aussi la même opinion que la 4^e section, concernant la classification des marchandises, en ajoutant que si la Législature n'admettait pas les frais fixes pour déterminer le prix de transport des marchandises, les concessionnaires devraient pouvoir modifier également, sur ce point, leur tarif pour le mettre en harmonie avec le système adopté par la nouvelle loi.

En section centrale, un membre a d'abord signalé une erreur qui se trouve dans l'art. 27, page 9. Le projet de loi mentionné dans cette disposition a été présenté à la Chambre le 26 janvier 1852 et non le 24 de ce mois.

Passant ensuite à l'examen des observations présentées par les sections, il a été décidé que la réserve, faite par la 6^e section, serait consignée dans le rapport, que l'on demanderait si les concessionnaires consentiraient à adopter le tarif pour le transport des marchandises, quant à leur classification, tel qu'il sera admis par la Législature et qu'on leur soumettrait les observations de la 3^e section relatives à la longueur de la lieue et aux bagages que les voyageurs pourront prendre gratuitement avec eux.

La section centrale a aussi appelé l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics sur la question, posée par la 1^{re} section, concernant la concession faite à la Société du Luxembourg.

Mais elle n'a pas cru que, pour assurer d'autant plus l'exécution prompte des travaux, il était nécessaire d'exiger que le cautionnement fut fourni dans les trois jours de l'adoption du projet de loi ; des membres ont fait remarquer avec raison que les concessionnaires ont le plus grand intérêt à hâter la construction de ce chemin de fer, et qu'ils sollicitent l'adoption du projet de loi dans un bref délai.

Aussi il n'est pas à craindre qu'ils tardent volontairement de mettre la main à l'œuvre; ce serait d'ailleurs être trop rigoureux à leur égard et poser peut-être un précédent fâcheux pour les sociétés qui demandent des concessions que d'admettre qu'elles seraient tenues de déposer, en quelque sorte, instantanément les sommes formant le cautionnement qui doit garantir l'exécution des conventions.

Tout en reconnaissant qu'il est en général nécessaire d'employer, surtout dans certaines saisons, des waggons couverts pour les voyageurs, elle n'a pu également adopter la disposition que la 5^e section avait proposée.

Elle est d'avis que l'article du cahier des charges, qui donne au Gouvernement la faculté d'exiger suivant les besoins l'emploi de waggons couverts, est suffisant pour parer à tous les inconvénients. Elle a d'ailleurs la certitude que M. le Ministre des Travaux Publics saura concilier ce que commande le bien-être et la santé des voyageurs de 3^e classe, avec les exigences des personnes, qui quelquefois dans ces localités pittoresques, préfèrent être transportées dans des voitures découvertes.

Quant au bornage, prescrit par l'art. 23 du cahier des charges, un membre ayant fait remarquer qu'en général les propriétaires riverains des chemins de fer se plaignent de ce que l'on procède avec beaucoup de lenteur à cette opération, a demandé que l'on fixe un délai pour y procéder.

Pour remédier à cet abus et éviter aux particuliers des procès en bornage, en cas de négligence des concessionnaires, la section centrale a proposé d'insérer dans le cahier des charges que le bornage devrait être fait dans les deux ans de l'achèvement des travaux.

Les demandeurs en concession, auxquels M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu communiquer le procès-verbal de la section centrale, ont déclaré par lettre du 20 de ce mois :

1^o Qu'ils consentaient à modifier l'art. 27 du cahier des charges en ce qui concerne la classification des marchandises, ainsi que le désire la section centrale;

2^o Qu'il était bien entendu que la lieue, dont il est question au cahier des charges, est de cinq kilomètres ;

3^o Que, conformément aux usages reçus par l'administration des chemins de fer de l'État, ils permettront que les voyageurs prennent avec eux une certaine quantité de bagages et d'effets qui pourront trouver place sous les banquettes ;

4^o Qu'enfin ils s'obligeront à procéder aux opérations du bornage, exigé par le cahier des charges, dans le délai de deux années après l'époque fixée pour l'achèvement du chemin de fer.

De son côté, M. le Ministre des Travaux Publics a fait connaître à la section centrale que l'art. 47 du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Luxembourg ⁽¹⁾ ne peut faire aucun obstacle à la concession d'un chemin de fer de Pepinster à Spa.

(1) Art. 47 du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Luxembourg :

« Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque. Toutefois, pendant les douze premières années, à dater de la promulgation de la loi de concession, il ne pourra être con-

« Ce chemin de fer, dit-il, ne peut faire concurrence au chemin de fer du Luxembourg ; il ne pénètre pas dans la province de ce nom, et il ne s'étend pas au delà des frontières de France, de Prusse ou du grand-duché de Luxembourg.

» Le chemin de fer de Pepinster à Spa est en entier dans la province de Liège.

» L'art. 47 précité a été inséré en vue d'un projet de chemin de fer de Pepinster à Trèves, dont M. le Ministre des Travaux Publics a annoncé le dépôt dans la séance de la Chambre des Représentants, du 9 juin 1846. » (Annales parlementaires, page 1386.)

M. le Ministre des Travaux Publics fait en même temps remarquer que l'art. 27 du cahier des charges renferme une erreur.

A la page 8, après les prix fixés pour les transports des voyageurs, il faut lire : « Tout parcours de cinq kilomètres et moins payera pour une lieue, » au lieu de : deux kilomètres et moins.

» Cette dernière rédaction, ajoute-t-il, est inadmissible, car il en résulterait qu'au delà de deux kilomètres jusqu'à cinq kilomètres, on ne payerait que pour le parcours effectif, tandis que, pour deux kilomètres et moins, on payerait pour un parcours de cinq kilomètres ou une lieue.

» L'intention qui a présidé à cette disposition du cahier des charges, est d'assurer aux concessionnaires le prix d'un parcours de trois lieues pour toute la ligne. »

Quoique le tarif soit assez élevé, surtout pour les voyageurs de 3^e classe, la section centrale n'a pas cru devoir en demander la réduction parce que cette disposition fixe un *maximum* que les concessionnaires ne peuvent dépasser et qu'elle est persuadée que l'intérêt de ces derniers les engagera à diminuer les prix de transport.

En conséquence, moyennant les modifications au cahier des charges indiquées ci-dessus, la section centrale a l'honneur de vous proposer à l'unanimité l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

A. MOREAU.

Le Président,

VEYDT.

» struit, entre la Meuse à l'amont de Liège et le chemin de fer de Liège vers Cologne, aucun
» railway qui puisse faire concurrence au chemin de fer du Luxembourg, soit qu'ils s'arrêtent
» l'un et l'autre dans la province de ce nom, soit qu'ils s'étendent au delà des frontières de
» France, de Prusse ou du grand-duché de Luxembourg. »
