

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 20 MAI 1869.

Concession 1° d'un chemin de fer des plateaux de Herve; 2° d'un chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse. — Prorogation de délais pour l'achèvement du chemin de fer Hesbaye-Condroz⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. VAN DER MAESEN.

MESSIEURS,

Le projet de loi déposé le 4 de ce mois sur le bureau de la Chambre par M. le Ministre des Travaux Publics se compose de deux articles, relatifs à deux objets bien distincts.

Le premier a trait à la concession de deux chemins de fer, l'un desservant le plateau de Herve, l'autre de Welkenraedt à la frontière de Prusse.

L'art. 2 proroge le délai pour l'achèvement du chemin de fer Hesbaye-Condroz.

I.

L'utilité de créer des chemins de fer à travers le territoire qui s'étend entre la vallée de la Meuse, d'un côté, et la vallée de la Vesdre, de l'autre, n'a pas besoin d'être démontrée à la Chambre.

Déjà le 24 juin 1862, dans l'Exposé des motifs d'un projet de loi de concession de chemins de fer, le Gouvernement la justifiait de la manière suivante :

« Le plateau de Herve, dont l'étendue est considérable, renferme de grandes richesses minérales, et surtout des gisements de houille d'une immense étendue, auxquels il ne manque, pour être exploités dans des conditions favorables, que des moyens de communication rapides et économiques.

(¹) Projet de loi, n° 118.

(*) La section centrale, présidée par M. CROMBEZ, était composée de MM. ÉLIAS, VANDER MAESEN, DE LEXHY, BROUSTIN, DE MACAR et MOUTON.

» Verviers et Dison, ces grands centres industriels, pourraient se procurer des charbons dont ils font une si grande consommation, à des prix avantageux. Ces villes, mises en communication avec le railway de Liège à Maestricht, qui se reliera au chemin de fer néerlandais, longeant la Meuse, actuellement en construction, trouveront moyen de répandre leurs produits à des conditions avantageuses jusqu'au cœur du royaume des Pays-Bas.

» Le pays de Herve, habité par une population nombreuse et active, pourra étendre ses relations.

» La Société de la Vieille-Montagne qui, dans l'état actuel des choses, doit faire transporter par voitures ordinaires jusqu'au chemin de fer de Liège à Aix-la-Chapelle des quantités considérables de minerais pour les faire expédier jusqu'à ses établissements d'Angleur, se servira des nouvelles voies et se verra ensuite exonérée des charges résultant du transport par axe.

» En un mot, par suite de l'établissement des voies de communication que le Gouvernement propose de concéder, le mouvement industriel, commercial et agricole d'un pays actuellement privé de voies ferrées progressera, les échanges se multiplieront et le trafic augmentera et apportera au chemin de fer de l'État un contingent nouveau de transports, qui probablement compensera largement les pertes qui résulteront du détournement de quelques transports. »

Les Chambres, reconnaissant l'importance de ces considérations, autorisèrent, par la loi du 12 août 1862, le Gouvernement à concéder à MM. Saint-Paul de Sinçay, Forgeur et Capitaine deux chemins de fer, formant un ensemble au point de vue de la concession, se dirigeant l'un de Liège à la frontière de Prusse, l'autre de Verviers à la Meuse.

Lorsqu'on jette un coup d'œil sur la carte, on voit que ces deux lignes étaient bien conçues pour apporter l'activité et la prospérité dans tout le pays qu'elles devaient traverser. Se composant de deux lignes à peu près perpendiculaires, elles se rencontraient au cœur même du plateau et ne laissaient aucune partie du territoire trop éloignée pour profiter des avantages de ces voies nouvelles. Ainsi, non-seulement les industries minières et de charbonnages, non-seulement les centres industriels de Verviers et de Dison étaient desservis, mais encore les riches cantons agricoles d'Aubel et de Daelhem étaient appelés à en profiter. En outre, le chemin de fer aboutissant à la Meuse était destiné à devenir une ligne de transit mettant Verviers en communication avec la Hollande, par Maestricht, et celui touchant à la frontière prussienne reliait Liège avec l'Allemagne, par Aix-la-Chapelle.

Ces chemins de fer n'ont pas été exécutés.

Les concessionnaires ont demandé la résiliation de la convention qui les liait et la restitution de leur cautionnement.

Le Gouvernement nous apprend que la résiliation a été accordée en vertu de la clause résolutoire de l'art. 6 de la convention, qui dispose que si dans un délai de quatre mois, la concession à obtenir du gouvernement prussien pour la construction du prolongement de l'une des deux lignes depuis la frontière jusqu'à Aix-la-Chapelle n'était pas octroyée, celle-ci serait considérée comme non avenue.

Il y a lieu de croire que cette concession n'a jamais été demandée. Quoi qu'il en soit, elle n'a pas été obtenue, et le Gouvernement après six années a prononcé la déchéance. Il n'avait pas intérêt à la proclamer plus tôt, puisque dans l'intervalle aucune autre demande de concession ne s'était produite.

Le projet de loi dans son art. 1^{er} soumet à la Chambre de nouveaux projets de chemins de fer destinés à desservir les mêmes intérêts, mais dont les parcours diffèrent en plusieurs points de celui qui a reçu l'approbation de la Législature.

La première demande est celle de MM. Joseph Closon, avocat, et Joseph Borguet, entrepreneur, à Liège, pour la construction d'un chemin de fer dit des plateaux de Herve-Micheroix.

La seconde est formée par M. Remy Paquot, directeur gérant de la société de Bleyberg, pour la construction d'un autre chemin de fer de Welkenraedt à la frontière prussienne, avec embranchement sur les établissements de la Vieille-Montagne.

M. le Ministre des Travaux Publics a fait avec les intéressés des conventions ; le projet de loi contient l'approbation de ces conventions et des cahiers des charges rédigés pour en régler les effets.

L'exposé des motifs indique la direction des nouveaux chemins de fer et apprécie les services qu'ils sont appelés à rendre de la manière suivante :

« Aux deux chemins de fer accouplés que la loi du 12 août 1862 autorisait à concéder, on demande à substituer deux voies ferrées séparées. La première, destinée à desservir les plateaux de Herve-Micheroix, prendrait son origine à la station du chemin de fer de l'État, à Verviers, se dirigerait vers Dison, Chaineux, Herve, Micheroix, et descendrait ensuite sur Chénée, où elle se raccorderait au railway de l'État et mettrait ainsi les plateaux de Herve-Micheroix en communication directe, d'une part, avec Verviers et Dison, ces grands centres d'industrie, et, d'autre part, avec Liège et ses établissements industriels et métallurgiques. La seconde, destinée à desservir les établissements de Bleyberg et de la Vieille-Montagne, prendrait son origine à la station de Welkenraedt du chemin de fer de l'État, longerait la frontière, passerait par les établissements de Bleyberg, se dirigerait sur la frontière et serait continuée sur le territoire prussien jusqu'à la station d'Aix-la-Chapelle du chemin de fer de Dusseldorf. Un embranchement raccorderait à cette voie ferrée les établissements de la Vieille-Montagne.

Ces deux chemins de fer donneraient satisfaction complète aux besoins des établissements industriels qu'ils sont destinés à desservir et aux intérêts des localités qu'ils parcourraient, et de plus, ils constitueraient des affluents très-productifs au railway national. »

Ainsi, ce qui différencie essentiellement dans leur ensemble les projets nouveaux de celui qui a été adopté par la loi du 12 août 1862, c'est :

1^o Qu'ils ne mettent pas la ville de Liège en communication directe avec la France, ni la ville de Verviers avec la Hollande.

2^o Que toutes les localités situées entre Micheroix et la Meuse, et celles entre Herve et le Bleyberg, restent privées de chemin de fer.

Les plus grands intérêts industriels seront satisfaits, mais les intérêts agricoles d'une certaine étendue de pays auront à attendre une amélioration désirée.

Ces observations n'ont pas échappé aux première et cinquième sections ; en

effet, dans l'une, on a demandé que la ligne concédée sur les plateaux de Herve-Micheroix ne soit pas un obstacle à l'octroi ultérieur d'une ligne de Micheroix à Argenteau qui faisait partie de la concession accordée en 1862. Dans l'autre, que l'adoption du projet ne soit pas exclusive de la concession d'un autre chemin de fer qui, partant du Trooz, traverserait la ligne concédée à Micheroix et aboutirait à Jupille ou à Argenteau.

Ces deux sections, comme toutes les autres, n'en ont pas moins adopté cet article à l'unanimité.

La section centrale a aussi pensé qu'un chemin de fer descendant des plateaux de Herve et se dirigeant vers la Meuse serait très-utile, et en outre qu'un autre reliant les deux voies nouvelles est le complément désirable du projet de loi. Elle exprime, en conséquence, le vœu que le Gouvernement se montre favorable à toutes demandes qui auraient pour objet la concession de ces lignes. Quant au chemin de fer de Micheroix au Trooz, il fait partie d'un projet destiné à mettre le Luxembourg en communication avec la Hollande, par le chemin de fer de l'Ourthe à Chauxhe ; la section centrale a cru qu'elle n'était pas suffisamment éclairée pour s'occuper de ce projet.

Si ces vœux sont accomplis, les plateaux de Herve n'auront un jour plus rien à souhaiter ; ils seront sillonnés de voies ferrées dans toutes les directions importantes, et ce jour n'est pas sans doute éloigné, car il résulte de renseignements qui doivent être exacts que des études se font dans ce moment pour donner satisfaction à tous les intérêts et que des demandes de concessions ne tarderont pas à se produire.

En attendant les deux chemins de fer dont s'occupe le projet de loi rencontreront à la Chambre la même faveur que dans les sections. Leur exécution sera un grand bienfait ; elle dotera un territoire considérable de voies de communication dont il a été déshérité trop longtemps. Concéder ces lignes c'est relever des centres industriels et de nombreuses exploitations de toutes sortes de leur condition d'infériorité ; c'est les mettre à même de se développer dans de vastes proportions ; c'est presque une œuvre de réparation, si l'on songe que toutes les localités de production de quelque importance sont en Belgique depuis longtemps pourvues de cet élément de prospérité.

Nous ajouterons qu'à de certains égards, le projet actuel présente sur son aîné des avantages réels. Ainsi, le chemin de fer qui longera la frontière prussienne desservira non-seulement les établissements de la Vieille-Montagne, mais encore ceux de la société du Bleyberg ; de plus, il ouvrira une communication directe entre le railway de l'État et le chemin de fer de Dusseldorf, ce qui, au point de vue de l'exploitation et de la facilité de nos relations avec le nord de l'Allemagne peut produire d'heureux résultats.

Les conventions entre l'État et les concessionnaires annexées au projet de loi stipulent que les chemins de fer à construire seront considérés comme faisant partie du réseau de l'État, et seront comme tels exploités, administrés et entretenus par le Gouvernement sur le même pied que les voies ferrées du réseau de l'État, à l'exclusion de l'intervention des concessionnaires. Toutes les recettes des chemins de fer seront opérées par l'État. Celui-ci abandonnera aux concessionnaires pendant la durée de la concession la moitié des recettes brutes opérées du chef des

transports de toute nature qui auront lieu par les chemins de fer à construire.

Cette combinaison est avantageuse pour les concessionnaires ; l'État peut exploiter plus économiquement que ces derniers.

D'un autre côté, la proportion de 30 p. % des recettes brutes a toujours été envisagée comme couvrant largement les frais d'exploitation.

Ce système a été adopté pour les lignes :

De Tournai à Jurbise, de Hal à Ath et de Tournai à la frontière de France. L'expérience ne lui a pas été défavorable, puisqu'on en a successivement proposé de nouvelles applications.

II.

L'art 2 du projet de loi relève la Société du chemin de fer Hesbaye-Condroz de la déchéance qu'elle a encourue pour ne pas avoir achevé le chemin de fer de Landen par Huy au chemin de fer de Namur à Arlon dans le délai fixé dans le cahier des charges de la concession, et lui accorde de nouveaux délais pour l'achèvement des travaux d'établissement de ce chemin de fer.

L'exposé des motifs fait connaître les difficultés que la société concessionnaire a rencontrées de remplir ses obligations, et l'espoir qu'il y a de la voir s'exécuter dans les nouveaux délais qui lui sont prescrits, si elle est relevée de la déchéance.

La société a déjà commencé la construction du chemin de fer dont il s'agit ; des acquisitions de terrains ont eu lieu ; des travaux d'art et de terrassement ont été exécutés en quelques points. On peut compter qu'elle saura mettre à profit le sursis qui lui sera octroyé. Son intérêt l'y invite ; elle doit être convaincue qu'aucun nouveau délai ne lui sera dorénavant accordé et que le Gouvernement, faute par elle de se conformer à ses engagements, prononcera dans toute sa rigueur et la déchéance encourue et la confiscation du cautionnement de 600,000 francs versé dans les caisses de l'État.

Au surplus, aucun entrepreneur concurrent ne se présente, et si la déchéance était maintenue dans ce moment, elle aurait sans doute pour conséquence d'ajourner à un avenir probablement éloigné la construction de cette ligne de voie ferrée.

Toutes les sections ont adopté cet article à l'unanimité.

La section centrale en a aussi voté l'adoption, sauf en un point qu'elle propose de modifier.

A son avis, il est préférable de faire courir les délais accordés à la société à dater de la promulgation de la loi, et cela dans le but d'empêcher les concessionnaires d'allonger encore les délais en retardant la publication de l'arrêté royal par leur négligence à soumettre, en temps utile, les plans et projets arriérés au Gouvernement.

En conséquence, elle propose l'adoption de l'art. 2 du projet de loi avec cette modification à l'art. 2 de la convention du 9 avril 1869 y annexé, que les délais accordés courront après la date de la promulgation de la loi au lieu de après la date de l'arrêté royal.

Un membre, tout en approuvant la convention dans son ensemble, a fait ses réserves en ce qui concerne la priorité d'exécution du tracé de Landen à Huy.

La loi du 31 mai 1863 assurait à cette section la priorité d'exécution, tandis que la convention semble lui enlever cet avantage.

Un autre a fait observer que la convention et la loi nouvelles proposées par le Gouvernement sont de nature à assurer l'exécution du chemin de fer Hesbaye-Condroz, que c'est là le point capital et essentiel qui doit dominer complètement la question de priorité d'exécution partielle.

La section centrale décide le dépôt des pétitions sur le bureau, pendant la discussion, et ensuite leur renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Rapporteur,
S. VANDER MAESEN.

Le Président,
LOUIS CROMBEZ.

Amendement à l'art. 2 du projet de loi proposé par la section centrale.

In fine, au lieu de : « sous les conditions déterminées par une convention du 9 avril 1869, de nouveaux délais pour l'achèvement des travaux, »

Dire :... « de nouveaux délais pour l'achèvement des travaux, sous les conditions déterminées par une convention du 9 avril 1869, sauf que les délais prescrits à l'art. 2 de ladite convention, courront après la date de la promulgation de la loi, au lieu de « après la date de l'arrêté royal. »

ANALYSE DES PÉTITIONS.

1° Des propriétaires de Carrières demandent que le Gouvernement facilite ou prescrive la construction d'un chemin de fer des plateaux de Herve au Trooz, destiné à être prolongé à travers le canton de Louvegnez et la commune de Sprimont.

2° Les membres de l'administration communale de Sprimont prient la Chambre d'assurer la construction d'un chemin de fer de Micheroux au Trooz, et d'autoriser la concession au sieur Charles de Macar d'une ligne du Trooz par Sprimont, à Chanxhe.

3° Des bourgmestres, industriels, propriétaires et autres habitants du canton de Louvegnez prient la Chambre d'autoriser la concession d'un chemin de fer industriel de Chanxhe au Trooz, et de ne pas concéder définitivement le chemin de fer des plateaux de Herve, sans avoir assuré la construction des lignes de Trooz à Micheroux et de ce point à Argenteau.

4° Le sieur Horion demande un embranchement de chemin de fer pour le centre de Daellhem.
