

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 9 JUIN 1869.

Rapport de la Commission des Travaux publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui autorise: 1° la concession d'un chemin de fer des plateaux de Herve et d'un chemin de fer de Welkenraedt à la frontière de Prusse; 2° la prorogation de délais pour l'achèvement du chemin de fer Hesbaye-Condroz.

(Voir les N° 118 et 147 de la Chambre des Représentants et le N° 83 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, WINCOZ, COGELS, le Baron de LABBEVILLE, le Baron MAZEMAN, STIELLEMANS et le Baron de WOELMONT, Président-Rapporteur.

MESSIEURS,

I. — *Chemins de fer des plateaux de Herve.*

Une des parties les plus importantes du pays, sous le rapport de ses richesses agricoles et minérales, est restée jusqu'ici privée des moyens de communication qui lui sont indispensables.

Un concours de circonstances regrettables a empêché que les plateaux de Herve ne soient pourvus de lignes ferrées dont la création est aussi désirable dans l'intérêt local que dans celui des contrées limitrophes.

Le Gouvernement demande à être autorisé à y concéder deux chemins de fer, qui, s'ils ne répondent pas à tous les besoins, donnent au moins satisfaction aux intérêts les plus importants et les plus nombreux et ne font que préparer le complément du réseau qui doit un jour relier aux voies ferrées toutes les exploitations de ces contrées.

Dès 1862, une concession avait été accordée à une société qui, à l'aide de deux lignes se croisant presque perpendiculairement, reliait d'une part Verwiers et Argenteau, c'est-à-dire la Vesdre et la Meuse; de l'autre, Liège et Dusseldorf, en passant non loin des grands établissements de la Vieille-Montagne et du Bleyberg.

L'entreprise de la réalisation de ces projets était subordonnée à l'approbation du gouvernement prussien pour la portion de la ligne qui devait parcourir son territoire. Cette approbation n'ayant pas été obtenue, la concession est restée sans résultats.

Il fallait trouver d'autres combinaisons. Longtemps de nombreuses études furent inutilement faites; les accidents du terrain semblaient rendre à tout jamais irréalisable un travail que tous désiraient. Enfin, récemment, un tracé possible fut découvert : il part de Verviers, passe à Dison, l'une des localités les plus industrielles du pays, à Chainex, Herve et Micheroux et aborde à Chénée; il dessert 24 concessions charbonnières, exploitant dès aujourd'hui 400,000 tonnes. La direction qu'il suit à sa sortie de Verviers est, jusqu'à un point assez éloigné, celle que devrait parcourir la ligne qui relierait cette ville à Argenteau et qui donnerait ainsi une satisfaction plus complète aux intérêts de ces localités.

Il ressort donc évidemment de ces observations que la ligne dont s'agit présente les caractères d'utilité les plus sérieux et qu'en facilitant l'exécution le Gouvernement fait un acte d'excellente administration.

Cette ligne, bien que destinée à servir de nombreux établissements, en laissera cependant encore d'infiniment considérables, tels que le Bleyberg et la Vieille-Montagne; On demande à leur donner satisfaction, en passant par ces localités et en reliant Welkenraedt (chemin de l'État) à la station où a lieu le raccordement du chemin de Dusseldorf à celui de Maestricht à Aix-la-Chapelle; il est difficile de trouver une combinaison plus heureuse; en effet, on va donner ainsi des voies d'accès à ces grands établissements et raccourcir la distance à parcourir aujourd'hui pour atteindre Dusseldorf.

Le Gouvernement, appréciant non-seulement l'utilité de la création de ces voies de communication, mais encore l'intérêt qu'il y a pour les populations à ce que des administrations multiples n'apportent pas un surcroît de frais généraux et souvent des entraves résultant du défaut d'entente, s'est réservé l'exploitation de ces lignes aux conditions suivantes : 1° remise aux concessionnaires de 50 p. c. de la recette brute; 2° réserve absolue au Gouvernement du règlement de tout ce qui concerne la fixation du prix des transports et le service des convois.

Ces conventions sont en concordance avec l'idée maintes fois préconisée par la Commission des Travaux publics, qui n'a cessé d'inviter le Gouvernement à aviser à l'unification des tarifs et du service, sur les divers chemins de fer belges.

II. — *Chemin de fer de Hesbaye-Condroz.*

Un arrêté royal en date du 15 mars 1864 avait accordé à la Société dite du *Chemin de fer de Condroz-Hesbaye* la construction d'une ligne destinée à relier Landen à Aye, c'est-à-dire la Hesbaye au Luxembourg, en passant par Huy et Bonne. Cette Société, qui semblait d'abord offrir toute garantie, n'ayant pas rempli les obligations qu'elle avait souscrites, a été mise en demeure le 17 juillet 1867. Les délais étant expirés, sa déchéance est acquise. Le Gouvernement demande à pouvoir relever les concessionnaires de

(3)

cette déchéance; il croit rencontrer, dans les circonstances actuelles, des garanties qui lui permettent d'espérer que le nouvel entrepreneur sera en mesure de remplir les engagements qu'il a conditionnellement souscrits vis-à-vis la Société. En conséquence, après avoir renforcé son action par quelques conditions, et consenti à la division de la ligne en trois sections, il sollicite de la législature l'approbation de la convention qu'il a conclue.

Votre Commission, considérant le grand intérêt qui s'attache à la réalisation de cette entreprise, considérant que les réserves faites par le Gouvernement et la division en trois sections de la ligne de Landen à Aye (savoir de Landen à Huy, — de Huy à Bonne, — de Bonne à Aye) offrent de sérieux avantages, estime qu'il y a lieu de donner un avis favorable à cette partie du Projet de Loi, comme à celle qui concerne les chemins de fer des plateaux de Herve.

Le Président-Rapporteur,
Baron FÉRD. DE WOELMONT.