Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MAI 1878.

Convention conclue, le 1^{er} mars 1878, entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg, au sujet de la reconstitution de l'entreprise du chemin de fer Prince-Henri (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. A. NOTHOMB.

MESSIEURS,

On connaît les vicissitudes qui ont éprouvé la Société des chemins de fer Prince-Henri.

Création de la Compagnie des Bassins-Houillers, elle fut entraînée dans sa chute : le gouvernement du grand-duché prononça la déchéance qui fut sanctionnée par le pouvoir judiciaire de ce pays,

Devant cette situation, la Belgique n'a pu rester indifférente ; de graves intérêts s'en trouvaient affectés et mis en péril. D'un côté, en effet, ce sont les capitaux belges qui ont constitué l'entreprise ; de l'autre, les conventions existantes assuraient à la limite nord-est de l'arrondissement de Bastogne la construction d'une ligne de jonction (Kautenbach-Wiltz-Bastogne).

Enfin, et surtout, par la ligne d'Esch-Pétange-Athus, des tarifs réduits de transport favorisaient nos importations de minerai et nos exportations de charbon.

Ce triple et considérable intérêt, il fallait le sauvegarder dans la mesure du possible.

Le Gouvernement du Roi s'y est employé, et ses efforts ont abouti à la convention internationale dont l'approbation vous est demandée.

(1) Projet de loi n° 155.

(2) La commission était composée de MM. TESCH, président, NOTHOMB, AMÉDÉE VISANT, PÉTY DE THOZÉE et DUPONT.

A-t-elle atteint son but, et les concessions que nous faisons sont-elles suffisamment compensées par les avantages qui nous restent ?

Telle est la question que vous avez à décider.

De prime abord, elle a provoqué chez votre commission des préoccupations dont le caractère et la portée ressortent clairement des questions suivantes, qu'elle a adressées au Gouvernement, et que nous insérons textuellement, réponses en regard :

DEMANDES

Pourquoi la Société anonyme luxembourgeoise, qui jouit de tous les avantages de l'ancienne Société Prince-Henri, doit-elle être relevée de l'obligation contractée par celle-ci de construire et d'exploiter le chemin de fer de Bastogne à Kautenbach, par Wiltz ?

RÉPONSES.

Il était avéré que les obligations que la Société du chemin de fer Prince-Henri avait à remplir étaient hors de proportion avec les ressources qu'offraient ses concessions.

Pour reconstituer cette entreprise sur des bases sérieuses, il fallait donc en diminuer notablement les charges.

C'est ce que le Gouvernement luxembourgeois a compris.

Diverses lignes faisant partie des concessions de la Société déchuë dans le grand-duché, telles que la ligne dite du Nord, ne sont pas comprises dans les concessions de la Société nouvelle.

D'autres lignes seront remplacées par des tramways à vapeur que la Société concessionnaire pourra construire dans les conditions les plus économiques.

C'est dans ce même esprit que le Gouvernement belge n'a pas cru pouvoir imposer à la Société nouvelle l'obligation de construire le chemin de fer de Bastogne à la frontière du grand-duché.

Ainsi que la section centrale le sait, la Belgique était intéressée à ce que l'entreprise des chemins de fer Prince-Henri fût réorganisée sur des bases satisfaisantes.

Il fallait sauver d'une ruine complète les capitaux belges considérables qui s'y trouvaient malheureusement engagés.

Il fallait assurer le maintien des taxes réduites que la Société déchuë s'était engagée à appliquer dans l'intérêt des industries métallurgique et charbonnière belges.

Il était désirable que les lignes des minières continuassent à faire partie d'un

DEMANDES.

Dans quel délai le chemin de fer de Kautenbach vers la frontière belge, par Wiltz, devra-t-il être établi?

Quelles sont les mesures que le Gouvernement compte prendre pour achever cette ligne en Belgique et sera-t-elle construite et achevée immédiatement?

Pourquoi le point de départ qui était Bastogne dans la loi du 13 mars 1875, comme dans celle du 31 mai 1865 et dans la convention du 5 mai 1870, n'est-il pas maintenu?

RÉPONSES.

réseau distinct et indépendant, lié principalement à des intérêts belges.

On croit pouvoir affirmer que ces graves intérêts ont été heureusement sauvegardés et le Gouvernement ne doute pas que la section centrale reconnaitra avec lui que ce résultat n'aurait pas pu être obtenu avec le maintien intégral des obligations contractées par la Société déchuë, tant en Belgique que dans le grand-duché de Luxembourg.

Devant de semblables exigences, la Société ne se serait pas reconstituée et les lignes concédées seraient demeurées inexécutées.

D'après les arrangements intervenus entre le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg et la Société nouvelle, le chemin de fer de Kautenbach à Wiltz doit être construit pour le 31 décembre 1880 et la section de Wiltz à la frontière sera construite lorsque la recette brute du premier réseau aura atteint le taux de 16,000 francs par kilomètre.

Il résulte de ce qui vient d'être dit que ce chemin de fer ne sera pas construit immédiatement. Lorsque le moment sera venu de le construire, le Gouvernement le concédera à nouveau ou demandera aux Chambres le crédit nécessaire pour l'établir aux frais du Trésor.

Le Gouvernement a voulu simplement se réserver à cet égard toute liberté d'action. Il n'était pas utile, en effet, que, par le traité conclu avec le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg, il s'engagea à diriger le chemin de fer dont il s'agit vers un point déterminé de la ligne de Libramont à Gouvy par Bastogne.

DEMANDES.

Pourquoi du moins, si cela a été reconnu impossible, ne pas le fixer près Bastogne ?

N'est-il pas excessif de décharger la Société de toute contribution dans les frais de premier établissement de la gare dont mention au § 2, article 4 de la convention ?

RÉPONSES.

Cette impossibilité n'a pas été reconnue. Si, dans la convention internationale soumise à l'approbation de la Chambre, il n'a pas été stipulé que le chemin de fer de Kautenbach à la frontière serait prolongé sur le territoire belge, soit jusqu'à Bastogne, soit jusqu'à un point de la ligne de Libramont à Gouvy, plus ou moins éloigné de Bastogne, c'est qu'il a paru au Gouvernement que la fixation du tracé sur le territoire belge n'entraîne pas dans la matière du traité international.

L'article XXXIII de la convention du 31 janvier 1873, approuvée par la loi du 15 mars suivant, porte ce qui suit :

« La Société du réseau Prince-Henri »
 » n'aura à intervenir dans aucune dépense »
 » pour l'entrée des lignes concédées dans »
 » les stations d'Autel-Bas, d'Athus et de »
 » Bastogne. »

Le Gouvernement a donc simplement admis pour la station qui sera créée près de la frontière ce qui avait été concédé à la Société du chemin de fer Prince-Henri à l'égard de la station de Bastogne, qui devait être alors la station commune aux deux réseaux.

Votre Commission a mûrement délibéré sur ces explications qui, vu les circonstances, ont paru suffisantes à la majorité.

Pour préserver, en premier lieu, les obligataires belges d'un désastre plus grand, il fallait, avant tout, rendre viable la nouvelle Société dite *Société anonyme luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri*, substituée à l'ancienne, et pour cela l'indispensable condition était — cela est évident — de la dégrever, au moins provisoirement, de quelques charges, fort lourdes, et qui n'ont peut-être jamais été opportunes, qui affaiblissaient la Société primitive.

Parmi ces charges, figurait notamment la construction de ce que l'on appelle, dans le grand-duché, le « deuxième réseau. »

Ainsi que l'exposé des motifs le fait connaître, le Gouvernement grand-ducal a cédé sur ce point. C'est son affaire, et nous n'avons pas à nous en occuper. Mais, par un de ses bouts, ce second réseau nous intéressait particulièrement : par la ligne Kautenbach-Wiltz-Bastogne.

Nous cédon sur ce point.

C'est notre part de sacrifices. Elle résulte de la stipulation de l'art. 2 de la convention.

Sans doute, — et qui ne le regrettera pas ? — des intérêts légitimes, et plus spécialement ceux de l'arrondissement de Bastogne, en seront momentanément froissés, mais il nous a paru que le respect dû à des intérêts plus généraux et supérieurs justifie cette concession et l'ont même rendue nécessaire. Et peut-être, à tout prendre, vaut-il mieux se contenter d'une satisfaction partielle que d'avoir risqué, par un refus trop absolu de toute transaction, de tout compromettre ?

Il est d'ailleurs vrai de reconnaître que l'art. 2, § 2, portant que « le Gouvernement belge prendra les mesures nécessaires pour que le chemin de fer » entre Willz et la frontière, soit continué sur le territoire belge, jusqu'au point » de la ligne de Libramont à Gouvy, » décrète, au profit de cette partie de nos concitoyens, une mesure de réparation que le pays tiendra à devoir d'accomplir dans le délai le plus court. Ce ne sera que justice.

En résumé, la convention aura pour effet :

D'améliorer la position des obligataires belges engagés dans les chemins de fer Prince-Henri ;

D'aider la Société nouvelle, qui a des charges vis-à-vis de nous ;

D'assurer le maintien de stipulations d'une valeur capitale pour notre industrie métallurgique et charbonnière, et enfin :

De préserver, pour l'avenir, la construction de la ligne du Nord-Est dans le Luxembourg.

Plusieurs pétitions, émanées d'habitants notables de Bastogne, du conseil communal de cette ville et d'autres communes de l'arrondissement, nous ont été soumises ; toutes contiennent des considérations qui méritent de fixer l'attention. Nous avons décidé qu'elles seraient déposées sur votre bureau pendant la discussion et renvoyées ensuite à M. le Ministre des Travaux Publics, à la sollicitude duquel nous les recommandons de la manière la plus formelle, spécialement en ce qui concerne le point de jonction sur la ligne de Libramont à Gouvy qu'il importe de placer à Bastogne ou aussi près que possible de cette localité.

Dans ces conditions, et tenant compte de circonstances exceptionnelles, presque de force majeure, votre commission approuve le projet de loi et vous en propose l'adoption par quatre voix et une abstention.

Le Rapporteur,

ALPH. NOTHOMB.

Le Président,

VICTOR TESCH.