

(1)

(N° 311.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 JUIN 1855.

Concession d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière du duché de
Limbourg vers Maestricht ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS ,

La province du Limbourg n'est que très-imparfaitement reliée au réseau des chemins de fer du pays.

Il n'y existe encore que le chemin de fer de Landen à Hasselt qui ne forme qu'une impasse.

Cette ligne a fait l'objet d'une concession en faveur de la Société Mackensie et consorts.

La Chambre connaît les bases de cette concession : la Société s'est chargée d'exécuter à ses frais, la partie du chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt, moyennant de percevoir 50 p. % des recettes brutes sur la ligne entière de Landen à Hasselt, tandis que l'exploitation et l'entretien de cette voie sont à charge de l'État, qui conserve, pour ce service, les 50 autres p. % des recettes brutes de la ligne.

Au printemps dernier, deux demandes en concession se sont produites à l'effet de compléter le système des chemins de fer dans ces contrées.

La première émanait de M. Delaveleye, ingénieur civil, qui proposa de construire un chemin de fer de Wespelaer ou Louvain à Aerschot, Diest, Hasselt et Maestricht, avec un embranchement de Bilsen à Ans par Tongres.

La seconde était présentée par M. Benard et avait pour objet de relier Ans à

(1) Projet de loi, n° 278.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. JULLIOT, MONCHEUR, A. ROUSSEL, DE LIÈGE, DE RENESSE et MATTHIEU.

Hasselt par Tongres et Cortessem, avec embranchement vers Maestricht par la vallée du Jaar.

Les autorités des principales communes du Limbourg, notamment celles de Hasselt et de Tongres, exprimèrent le vœu que le projet Delaveleye fût exécuté ; vu que la partie qui se rapportait à cette province satisfaisait le mieux possible à tous les intérêts limbourgeois.

Il y avait, paraît-il, alors unanimité à cet égard.

Mais un obstacle empêcha le Gouvernement de donner suite à ce projet ; le voici : Au nombre des clauses auxquelles la concession de Saint-Trond à Hasselt a été accordée à la Société Mackensie, le 16 mai 1845, se trouve la disposition suivante : « Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter aux mêmes conditions (que pour la ligne de Saint-Trond à Hasselt), le prolongement du chemin de fer de Hasselt vers la limite du Limbourg, dans le cas où le Gouvernement le jugerait nécessaire et vers le point qu'il indiquerait.

« Le Gouvernement ne pourra user de cette faculté qu'en vertu d'une loi. »

Fort de ce privilège, la Société Mackensie fit signifier au Gouvernement, opposition à ce que la ligne de Hasselt à Maestricht fût accordée à M. Delaveleye et fit valoir ses propres droits à la construction de cette ligne.

Le Gouvernement dut s'arrêter devant cette attitude de la Société Mackensie.

Il se trouvait dans l'alternative ou bien de n'accorder à personne la concession de Hasselt à Maestricht, ou bien de l'octroyer à la dite Société aux conditions trop onéreuses des concessions de Landen à Hasselt et de Jurbise à Tournay.

Dans ces circonstances, la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht proposa au Gouvernement, de commun accord avec la Société Mackensie, de se charger, à ses frais, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la ligne de Hasselt à la frontière du duché de Limbourg, s'obligeant, en outre, à pourvoir au parachèvement, à l'exploitation et à l'entretien de la ligne de Landen à Hasselt, et à payer, au lieu et place de l'État, à la Société Mackensie, les 50 p. % des recettes brutes que le trésor a payés à celle-ci jusqu'à ce jour. La Compagnie ne réclamait, d'ailleurs, ni subsides ni garanties d'intérêt. Elle s'engageait enfin à rembourser à l'État, dans les trois mois de la concession accordée, la somme de 70,000 francs que l'État a avancée pour des travaux de parachèvement sur la ligne de Saint-Trond à Hasselt, et dont jusqu'à présent il n'a pu obtenir la restitution de la part de la Société Mackensie.

Une convention dans ce sens fut signée, le 3 mai 1853, par M. le Ministre des Travaux Publics, par les représentants de la Société anonyme d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et par ceux de la Société anonyme de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt.

C'est cette convention que le Gouvernement propose à la Législature de ratifier en l'autorisant à accorder à la Société d'Aix-la-Chapelle la concession de Hasselt à Maestricht.

Dès qu'elle fut connue, cette convention alarma des intérêts très-nombreux et très-graves dans le sein de la province du Limbourg, parce que l'embranchement de Bilsen à Ans par Tongres était resté en dehors de la combinaison proposée par les deux Sociétés anonymes et adoptée par M. le Ministre des Travaux Publics.

De nombreuses pétitions furent transmises à la Chambre des Représentants par les habitants des communes des cantons de Bilsen, de Brée, de Mechelen, de Sichen-Sussen, de Macseyck et par les habitants de la ville de Tongres : ces pétitions demandent que la concession de la ligne de Hasselt à Maestricht ne soit accordée à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle que pour autant que celle-ci exécute, en outre, l'embranchement de Bilsen à Ans par Tongres

Elles ont fait l'objet d'un rapport spécial de l'honorable M. Julliot et ont été renvoyées, par la Chambre, à la section centrale qui vous en doit, par conséquent, Messieurs, une très-courte analyse (1).

La ville de Tongres expose que le seul tracé rationnel et qui satisfasse aux intérêts de l'arrondissement de Tongres, est celui qui, traversant le centre de cet arrondissement, encore entièrement dépourvu de chemins de fer, relierait entre elles les villes de Liège, Tongres, Hasselt et Maestricht, tout en rapprochant les cantons de Bilsen, Brée, Meehelen, Sichen-Sussen et Maestricht de la ville de Tongres, leur chef-lieu judiciaire, leur marché et le lieu où se font leurs affaires.

Que la ville de Tongres a perdu successivement tous les avantages dont elle jouissait avant notre émancipation politique ;

Que le transit vers l'Allemagne lui a été ravi par l'établissement du chemin de fer de l'État ;

Que le transit de Liège vers le Brabant septentrional lui a été enlevé par le canal latéral à la Meuse ;

Que les relations qu'elle possédait avec le vallon du Jaar, du chef de la chapellerie de paille, ont cessé à cause de la route de Glons à Liège ;

Qu'enfin, la moitié de son arrondissement lui a été arrachée par les événements politiques et par le traité qui a assuré l'indépendance de la Belgique.

Elle ajoute qu'un chemin de fer direct de Maestricht à Hasselt, combiné avec un autre chemin de fer direct de Ans à Hasselt (projet de M. Benard), préparerait sa ruine, puisqu'il porterait vers Hasselt tout le mouvement qui se fait aujourd'hui vers elle ;

Qu'en effet, ce qui lui conserve encore quelque prospérité, c'est son triple grand marché hebdomadaire pour les produits alimentaires, mais que, dans le système ci-dessus, ce marché disparaîtrait peu à peu pour s'établir à Hasselt, puisqu'une grande partie des populations, qui l'alimentent aujourd'hui, devraient passer d'abord sous les murs de Hasselt et parcourir ensuite environ 19 kilomètres, avant d'arriver à Tongres.

Qu'au contraire, le tracé appuyé primitivement par tout le monde, même par la ville de Hasselt, et qui est celui de Bilsen à Ans par Tongres, satisfait aussi à tout le monde et ne nuit à personne, si ce n'est qu'il impose à Hasselt un détour de 5 à 6 kilomètres pour se rendre à Liège.

Enfin, Tongres supplie la Chambre de considérer, avant de décréter sa décadence, que des dépenses énormes ont été faites depuis peu par l'État et par elle pour l'érection de bâtiments et de monuments nécessités par sa position de chef-lieu judi-

(1) Voir la séance du 24 mai dernier, Annales parlementaires, p. 1463.

ciaire de la province; que dans un avenir peu éloigné ces bâtiments et ces monuments deviendraient inutiles, car la force des choses transporterait à Hasselt les corps, les institutions et les avantages de tous genres qu'elle-même possède aujourd'hui.

Un groupe considérable de communes se joignent à Tongres pour réclamer le tracé direct de Bilsen à cette ville et à Liège (Ans).

Ce sont les communes de Hoesselt, Gellik, Rimpst, Bilsen, Wern, Berg, Hern-St-Hubert, Vechmael, Widoie, Rixingen, Neerrepen, Sluse, Mall, Lowaige, Coninxheim, Overrepen, Fall-Mheer, Millen, Nederheim, Genoels-Elderen et S'Heeren-Elderen.

Ces communes sont en général situées au nord et à l'est de Tongres.

Elles démontrent que tous leurs intérêts les portent à Tongres et non point à Hasselt; qu'aussi longtemps que ces intérêts ne seraient point déplacés, ce qui ne pourrait arriver que très-lentement ou violemment, notamment par la rupture de leurs rapports judiciaires et administratifs avec Tongres, c'est à ce chef-lieu qu'elles doivent être directement reliées par la voie ferrée.

Des membres du conseil communal de la ville de Looz et la commune d'Orange, situées au midi de Tongres, demandent également le tracé d'Ans à Bilsen, par Tongres.

La ville de Hasselt et plusieurs autres communes contestent le fondement des appréhensions de Tongres et des cantons voisins. Elles exposent que puisque l'occasion se présente de doter le pays de deux chemins de fer, l'un de Maestricht à Hasselt, l'autre de Liège à cette ville, il faut la saisir, et que Tongres n'a point à se plaindre de ces tracés.

Discussion en sections.

1^{re} section. — Un membre propose à l'article unique du projet de loi, l'amendement suivant :

« Si endéans les trois ans, une ligne perpendiculaire de Bilsen par Tongres à Ans n'est pas concédée, le Gouvernement est autorisé à imposer cette construction à la Compagnie concessionnaire. »

Cette proposition est rejetée par trois voix contre deux. Le projet est adopté.

La section procédant ensuite à l'examen du cahier des charges annexé au projet, charge son rapporteur à la section centrale d'exprimer le vœu que le Gouvernement examine s'il ne serait pas utile de faire passer le chemin de fer au sud du village de Bilsen, pour faciliter le raccordement du chemin de fer de Hasselt à Maestricht, avec Tongres.

A l'art. 7 du cahier des charges, un membre propose de dire :

« En outre, dans un délai de trois mois, à partir de la date de l'arrêté royal de concession, « au lieu de : « à partir toujours de l'époque susmentionnée. »

Cet amendement est adopté.

A l'occasion du même art. 7, la section charge son rapporteur d'exprimer en section centrale, le vœu que le Gouvernement oblige les concessionnaires des chemins de fer de Jurbise à Tournay et de Saint-Trond à Hasselt (Société Mackensie), à faire les travaux qu'ils doivent exécuter et à rembourser à l'État le restant des 145,000 francs que celui-ci a avancés pour elle.

A l'art. 49 du cahier des charges, un membre demande pourquoi l'on ne stipule la communauté que d'une partie seulement du chemin de fer de Hasselt à Maestricht, pour le cas où le Gouvernement jugerait une communauté nécessaire avec un autre chemin de fer à construire soit par l'État, soit par cette Compagnie; il fait observer que si la prudence exige que semblable communauté soit stipulée pour une partie, elle exige également qu'elle le soit pour le tout.

Il propose donc de dire : « Si le Gouvernement jugeait que la totalité ou une partie du chemin de fer de Hasselt à la frontière vers Maestricht dût être rendue commune, etc. »

Cet amendement est adopté.

L'art. 55 du cahier des charges porte :

ART. 55. « Il ne pourra être établi aucun péage ni perçu aucun droit sur les chemins de fer faisant l'objet de la concession et pendant toute la durée de celle-ci au profit soit de l'État, soit d'une province, soit d'une ou de plusieurs communes. »

La section rejette, de cet article, les mots : « ni perçu aucun droit. »

A l'art. 58, la section charge son rapporteur de demander, en section centrale, pour quel motif on n'exige pas, dans le cas présent comme à l'égard des autres concessions, que la totalité des locomotives et voitures qui feront le service de Landen à la frontière soient confectionnées en Belgique, mais qu'on se borne à l'exiger pour la moitié de ce matériel seulement.

La section propose d'imposer aux concessionnaires d'employer des rails dont le poids *minimum* soit égal au poids *maximum* des rails employés actuellement par l'État.

Enfin, elle charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur l'utilité qu'il y aurait d'imposer d'une manière générale aux Sociétés concessionnaires l'obligation de choisir la moitié de leurs employés parmi les sous-officiers de l'armée belge, qui auraient servi au moins pendant 12 ans. Moyennant ces observations, la section adopte le projet.

2^e section.—Elle demande quelle est la portée réelle de l'art. 7 de la convention.

La section charge son rapporteur d'appeler l'attention de la section centrale sur les réclamations formulées par la ville de Tongres et les autres communes qui demandent que la Société concessionnaire de Hasselt à Maestricht soit obligée de construire l'embranchement de Bilsen à Ans, par Tongres.

Elle recommande enfin l'insertion, dans le cahier des charges, d'une clause qui mette à la charge de la Compagnie concessionnaire, tous les travaux à effectuer dans les stations de l'État par suite du raccordement du chemin de fer concédé.

Elle adopte le projet.

3^e section. — Un membre dit que la 5^e section a adopté à l'article unique du projet, un amendement conçu en ces termes :

« Si endéans les deux ans, à dater de la promulgation de la prédite concession, l'embranchement de Bilsen à Ans, par Tongres, n'est pas concédé à une autre

Société, le Gouvernement est autorisé à imposer la construction de cet embranchement à la Société concessionnaire du chemin de fer de Hasselt à Maestricht.

Le même membre propose d'appeler l'attention de la section centrale sur cet amendement. Cette proposition est adoptée.

La section appelle également l'attention de la section centrale :

1^{er} Sur une modification à faire à l'art. 1^{er} du cahier des charges, et suivant laquelle il serait stipulé que le chemin de fer passerait au sud de Bilsen ;

2^o Sur l'utilité qu'il y aurait de stipuler, à l'art. 49, la communauté éventuelle de la *totalité* du chemin de fer à concéder.

Elle adopte le projet.

4^e section. — Le projet et ses annexes sont adoptés sans observations.

5^e section. — Après avoir entendu les observations d'un de ses membres, qui pense que le chemin de fer dont il s'agit fera une concurrence désastreuse à la ligne de l'État de Malines vers la frontière prussienne, la section décide que M. le Ministre des Travaux Publics sera invité à communiquer à la section centrale le résultat des études qui ont sans doute été faites à ce sujet.

A l'article unique du projet, la section adopte l'amendement mentionné ci-dessus dans le compte rendu de la 5^e section, et qui consiste à imposer à la Compagnie concessionnaire l'embranchement de Bilsen à Ans.

A l'art. 1^{er} du cahier des charges, elle propose, à l'unanimité, de dire que le chemin de fer passera au sud de Bilsen pour faciliter le raccordement avec l'embranchement projeté vers Tongres.

A l'art. 49, elle demande qu'en cas de construction de l'embranchement d'Ans vers Bilsen par une autre société, le chemin de fer formant l'objet de ce projet soit rendu commun, moyennant une juste indemnité, aussi bien dans la direction vers Maestricht, que dans celle vers Hasselt.

A l'art. 55, la section propose la suppression des mots : *ni perçu aucun droit*.

Elle demande que l'article soit rédigé dans le sens des dispositions adoptées pour d'autres concessions, notamment de l'art. 50 du cahier des charges annexé au projet de loi de Groenendael à Nivelles.

Le projet de loi est adopté par la 5^e section, sous réserve des amendements ci-dessus.

La 6^e section appelle l'attention de la section centrale sur les propositions contenues dans le rapport de M. Julliot, fait à la Chambre, dans la séance du 24 mai dernier.

Elle déclare, toutefois, qu'il doit être bien entendu qu'elle ne préjuge rien sur le mérite et la valeur de la modification demandée par M. Julliot.

Elle adopte le projet.

Discussion en section centrale.

Un membre dit que le seul but de la Société d'Aix-la-Chapelle en demandant la concession du chemin de fer de Hasselt à Maestricht est de relever le cours des actions de sa concession actuelle, lesquelles sont tombées de beaucoup en dessous de la valeur d'émission.

En faisant cesser la solution de continuité qui existe aujourd'hui entre le chemin de fer de Landen à Hasselt et celui de Maestricht vers Dusseldorf par Aix-la-

Chapelle, la compagnie concessionnaire fera sortir ce dernier chemin de fer de l'état d'impasse dans lequel il se trouve et où il est condamné à végéter; elle acquerrera le transit depuis Landen vers l'Allemagne et cela au préjudice du chemin de fer de l'État belge; elle améliorera ainsi considérablement sa spéculation primitive.

Quant à l'État belge, le seul avantage qu'il trouvera dans cette combinaison, ce sera de se débarrasser de l'exploitation onéreuse qui lui incombe de la ligne de Landen à Hasselt et de récupérer une somme de 70,000 francs qui lui est due.

Cet avantage est-il suffisant pour compenser le préjudice qui résultera pour lui de la perte d'une grande partie de son transit vers l'Allemagne? Non, sans doute.

Mais, si enfin l'on juge convenable d'accorder à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle la concession qu'elle sollicite et qui lui est si nécessaire, que l'on se garde bien, tout au moins, de frapper au cœur les intérêts de la plus grande partie de l'arrondissement de Tongres et ceux surtout de cette ville elle-même. Que l'on saisisse au contraire cette occasion pour doter enfin ce chef-lieu et cet arrondissement d'un chemin de fer qui réponde à leurs besoins réels.

Or, le tracé de ce chemin de fer ne peut être autre que celui de Bilsen à Ans par Tongres.

L'absence de ce railway ou bien toute autre direction qui lui serait donnée, bouleverserait tous les intérêts de la province.

Il est temps que l'on donne enfin un chemin de fer à Tongres, le seul chef-lieu judiciaire du pays qui en soit privé et pour lequel le législateur a accordé la garantie d'un *minimum* de 4 p. % d'intérêt sur un million de francs.

Un autre membre fait observer qu'une question de fait domine tout le débat : le projet de loi est le résultat d'une transaction faite dans le but d'éviter de graves difficultés et peut-être de longs procès entre l'État et la Société Mackensie. L'honorable membre se demande si tout autre arrangement amènerait le même résultat et si toute autre Société que la Compagnie d'Aix-la-Chapelle accepterait les mêmes arrangements.

Le préopinant affirme de nouveau que la concession que l'on va accorder ravira à l'État le transit d'Anvers vers l'Allemagne; qu'en tous cas, elle le réduira de beaucoup, qu'elle favorise donc à un haut degré les intérêts, tant de la ligne de Maestricht à Aix-la-Chapelle, que de la ligne de Landen à Hasselt. Qu'en outre, il est vrai, elle pourra bien être utile à l'État, au point de vue de l'exploitation onéreuse actuelle de la ligne de Landen, exploitation dont il serait débarrassé, mais que ce n'est point là un motif suffisant pour porter la perturbation dans toute une province, et principalement dans l'arrondissement de Tongres, qui serait ainsi chargé de payer les frais d'un arrangement fait contre lui, et cela alors qu'il a déjà tant souffert des événements politiques et de grands travaux publics exécutés à son préjudice.

Un autre membre dit que la section manque d'éléments propres à l'éclairer sur l'importance du préjudice que causera le projet de loi au point de vue du transit vers l'Allemagne, et qu'il serait utile que M. le Ministre des Travaux Publics voulût bien lui donner des renseignements à cet égard, comme aussi à l'égard de plusieurs autres questions soulevées dans les sections.

Lors de la seconde séance de la section centrale, M. le Ministre se rendit dans

son sein et s'expliqua, en substance, de la manière suivante sur les divers points sur lesquels on avait appelé son attention :

1^{re} question. — Peut-on imposer à la Compagnie d'Aix-la-Chapelle la construction du chemin de fer de Bilsen à Ans par Tongres?

M. le Ministre dit qu'il ne pense point qu'on puisse imposer cet embranchement à la Compagnie ; que toutes les tentatives qu'il a faites auprès de celle-ci, à ce sujet, sont restées sans résultat ; que la Compagnie lui a formellement écrit qu'elle ne pouvait se charger de cette ligne en ce moment ; que la lui imposer ce serait donc courir la chance de compromettre une affaire considérée comme bonne. M. le Ministre ajoute qu'il fera, du reste, de nouvelles instances pour atteindre ce but, mais non point comme une condition *sine quâ non*, en cas de refus.

2^e question. — Peut-on imposer à la Société Mackensie, par la loi en discussion, l'obligation de solder à l'État ce qu'elle lui doit encore du chef d'avances faites pour travaux sur la ligne de Tournay à Jurbise?

M. le Ministre fait observer que ce n'est pas avec cette Société qu'il a traité, mais avec la Compagnie d'Aix-la-Chapelle ; que celle-ci s'est montrée généreuse pour accepter ce qui a été mis à ses charges, mais qu'elle n'accepterait sans doute plus l'obligation nouvelle dont il s'agit.

3^e question. — Pourquoi n'impose-t-on pas aux concessionnaires l'obligation de faire confectionner dans le pays *toutes* les locomotives et *toutes* les voitures circulant sur le territoire belge ?

Réponse. — Cette stipulation a été ainsi introduite précisément parce que l'on traitait avec une Compagnie étrangère et qui exploitera une ligne située en partie sur le territoire étranger.

Cette stipulation est toute dans l'intérêt de l'industrie belge ; si la ligne exploitée par la Compagnie eût été en totalité située sur le territoire belge, la stipulation eût également conservé la totalité des locomotives et des voitures.

4^e question. — Faut-il imposer l'emploi de rails d'un poids supérieur à 24 kilogrammes par mètre ?

Réponse. — Le poids stipulé de 24 kilogrammes est un *minimum*. Rien n'empêche la Compagnie d'employer des rails plus forts. Ce poids est celui des rails placés sur la ligne de Landen à Hasselt, à laquelle la concession fera suite. D'ailleurs, c'est la Compagnie qui devra pourvoir à l'entretien et au renouvellement de la voie ferrée ; l'État est donc désintéressé à ce sujet. On peut dire, au contraire, que plus faibles seront les rails de la voie concédée, et moins sa concurrence sera à craindre pour l'État.

5^e question. — Convient-il de stipuler, à l'art. 49 du cahier des charges, la communauté éventuelle sur *la totalité* de la ligne concédée ?

M. le Ministre se ralliera à cet amendement, pour autant qu'il soit possible de l'introduire, d'accord avec les signataires de la convention du 3 mai.

6^e question. — Faut-il, à l'art. 53 du cahier des charges, supprimer les mots : *ni perçu aucun droit* ?

Même réponse de la part de M. le Ministre.

7^e question. — Faut-il imposer à la Compagnie l'obligation de prendre la moitié de son personnel parmi les sous-officiers belges ayant accompli plus de douze ans de service ?

Réponse. — Ce serait là une innovation que, sans doute, la Compagnie n'accepterait pas. Elle doit pouvoir choisir librement le personnel qui lui convient, comme l'État lui-même choisit le sien.

8^e question. — Peut-on prescrire dans le cahier des charges que le railway passera au sud de Bilsen ?

Réponse. — C'est là une question de tracé qui ne peut être tranchée dès maintenant. Les plans doivent être soumis au Gouvernement qui sera libre de les refuser s'ils ne satisfont pas, autant que les accidents de terrains le permettront aux convenances des localités voisines. Le Gouvernement examinera avec soin cette question quand le temps en sera venu.

9^e question. — Le chemin de fer projeté ne fera-t-il pas concurrence à celui de l'État ?

Réponse. — Avant de traiter avec la Compagnie d'Aix-la-Chapelle, le Gouvernement se trouvait en présence de la demande en concession formée par M. Delaveleye ; mais cette demande soulevait une grosse question d'interprétation du contrat entre le Gouvernement et la Société Mackensie. Cette Société a un droit si exclusif, si exorbitant, quant à la préférence pour la ligne de Hasselt à Maestricht, que le Gouvernement n'avait pas le droit de concéder cette ligne à d'autres conditions que celles des 30 p. % à abandonner sur les recettes brutes, comme pour les lignes de Jurbise à Tournay et de St-Trond à Hasselt.

De là, procès possible, et procès dont les suites, d'après l'avis des meilleurs avocats, consultés sur ce point, étaient au moins très à craindre.

Déjà la Société Mackensie avait fait signifier son opposition à cet égard.

Il y avait donc, de ce chef seul, impossibilité pour le Gouvernement de donner suite à la demande Delaveleye ; mais en outre et au point de vue de la concurrence avec l'État, quant au transit, ce dernier projet était destiné à nuire réellement à la ligne de l'État, puisqu'il marchait presque parallèlement à ce dernier, depuis Louvain ou Wespelaer jusqu'à la frontière.

Le Gouvernement, en traitant avec la Compagnie d'Aix-la-Chapelle, qui s'est entendue avec la Société Mackensie, évite le procès avec cette dernière, et possède toutes les garanties que l'exécution de la ligne projetée aura lieu.

Quant à la concurrence du transit vers l'Allemagne, elle n'est pas à craindre. En effet, de Landen à Aix-la-Chapelle, il y a un kilomètre de moins par le chemin de fer de l'État que par la voie de Maestricht ; en outre, il faut observer que l'État est maître du service sur sa ligne partant d'Anvers, et que grâce au mouvement très-considérable qui existe sur cette ligne, l'État peut apporter, dans ses tarifs, en ce qui concerne le transit, des modérations dans lesquelles il serait impossible à la Compagnie de le suivre.

Il est vrai que, quant au transit vers le Nord de l'Allemagne, la différence du parcours serait de 9 kilomètres en faveur de la Compagnie d'Aix-la-Chapelle ; mais, outre que notre transit pour cette partie de l'Allemagne est peu considérable, cette différence même de 9 kilomètres n'est pas à redouter.

D'ailleurs, déjà précédemment, on ne s'est pas tant préoccupé des conséquences des concessions accordées, en ce qui touche les intérêts du trésor ; témoin la ligne concédée de Bruxelles à Namur.

En résumé, la convention faite avec la Compagnie d'Aix-la-Chapelle est une des meilleures qu'on ait faites pour le trésor. Et quant au tracé du chemin de fer qui devra relier Tongres, il fera l'objet d'une enquête.

Un membre dit qu'il est regrettable que l'on n'ait pas fait bon accueil au projet Delaveleye, projet qui était présenté par une compagnie sérieuse.

L'issue du procès contre la Société Mackensie n'était pas, selon lui, à craindre, puisque l'article de la convention de 1845, sur lequel seul elle peut se fonder, réservait l'intervention de la Législature pour le cas où il se serait agi de concéder chemin de fer en prolongement de celui de Hasselt vers Maestricht.

Un membre demande à M. le Ministre, s'il adopterait encore le projet Delaveleye dans le cas où ce projet se produirait avec garantie contre les chances du procès.

M. le Ministre répond qu'il est lié par sa convention avec la Société d'Aix-la-Chapelle ; que du reste il doute que qui que ce soit veuille prendre sur lui les chances du procès à la décharge du Gouvernement, lequel doit se préoccuper de suites de semblable litige.

Un membre fait observer que puisque, selon M. le Ministre des Travaux Publics, la Compagnie d'Aix-la-Chapelle a un intérêt immense à ce que la ligne dont il s'agit se construise (ce qui est très-vrai), c'était là un motif pour lui imposer, en même temps, la construction de la ligne de Bilsen à Ans.

En effet, nous ne devons pas favoriser seulement des intérêts étrangers, et cela au détriment des intérêts nationaux.

Puisque les concessionnaires s'emparent d'une ligne qui est dérivative de nos chemins de fer de l'État, ils doivent aussi se charger d'une ligne qui en sera un affluent.

Avec un peu de fermeté on obligerait les demandeurs à accepter l'embranchement vers Tongres et Liège.

D'ailleurs comme cet embranchement répond à tous les besoins, il sera certainement productif.

En effet, Hasselt correspondra avec Liège par Bilsen moyennant le faible détour de 5 à 6 kilomètres ; pendant les interruptions de la navigation par bateaux à vapeur entre Liège et Maestricht, ces deux villes correspondront également par cette voie, et, il en sera de même chaque fois que les voyageurs voudront éviter les lenteurs de la remonte du fleuve par bateau à vapeur.

En imposant donc l'embranchement dont il s'agit aux concessionnaires, on ne leur imposera pas une mauvaise affaire, mais on leur accordera une ligne profitable, une ligne qui a été et qui est encore sollicitée par d'autres, et à laquelle, d'ailleurs, tout le monde avait applaudi d'abord comme direction.

Revenant encore à la question de transit vers l'Allemagne, le même membre demande à M. le Ministre des Travaux Publics, si l'on peut évaluer la part de transit qui passera sur la ligne nouvelle.

M. le Ministre répond que cette évaluation n'est pas possible, mais que la part de transit dont on parle ne pourra point être considérable.

Dans une troisième séance, la section centrale a continué l'examen du projet.

Un membre a dit que la convention intervenue entre le Gouvernement et la Société d'Aix-la-Chapelle, nous met en présence d'un projet sérieux et dont l'exécution est assurée, puisqu'elle est basée sur un intérêt très-positif, tandis que la demande concurrente de M. Delaveleye ne peut inspirer la même confiance. Il faut donc profiter de cette occasion pour doter le pays d'un chemin de fer de plus et pour débarrasser l'État d'une ligne mauvaise et d'un procès imminent. Quant à l'intérêt de Tongres, il sera sauvegardé, puisque la demande en concession formée par M. Benard est maintenue et qu'elle a pour objet de relier Tongres à Liège et à Hasselt par une ligne directe, et avec embranchement sur Maestricht.

Il faut craindre, dit-il, les suites possibles de tout ajournement du projet; ces suites pourraient être l'anéantissement des espérances fondées que nous avons en ce moment, de voir construire des chemins de fer dans le Limbourg.

Un autre membre répond qu'un chemin de fer direct de Maestricht à Hasselt, et un autre chemin de fer direct de Liège à Hasselt par Tongres, loin de sauvegarder les intérêts de cette dernière ville et des cantons environnants, leur serait au contraire très-nuisibles, ainsi que les pétitions mises sous les yeux de la section centrale, le prouvent à l'évidence.

Un autre membre résume ainsi la question :

Il y a un fait certain, c'est la *nécessité* pour la Compagnie d'Aix-la-Chapelle de faire cesser la solution de continuité qui existe entre le chemin de fer de Landen à Hasselt et celui de Maestricht vers Dusseldorf.

Un second fait est également certain, c'est l'*intérêt puissant* qu'a la Société Mackensie à ce que cette solution de continuité vienne à cesser.

Fort de ces deux faits, nous pouvons, sans crainte, n'adopter le projet qui vous a été proposé, qu'avec la condition *sine qua non* que les concessionnaires exécuteront la ligne de Bilsen à Ans par Tongres.

Un autre membre abonde dans le même sens, mais il consentirait même à ne pas imposer immédiatement à la Compagnie concessionnaire, la construction de l'embranchement dont il s'agit.

Il laisserait la faculté, pendant deux ans encore s'il le faut, à toute autre Société d'exécuter ce travail, et ce ne serait qu'après l'expiration de ce terme, qu'à défaut de concession accordée pour cette ligne, la Compagnie serait tenue de la construire elle-même.

Il formule donc sa proposition comme suit :

« Si endéans les deux ans, une ligne perpendiculaire à celle demandée partant du point de Bilsen par Tongres et Ans n'est pas concédée, le Gouvernement est autorisé à imposer cette construction à la Compagnie concessionnaire d'Aix-la-Chapelle. »

Un membre fait cette objection :

Est-il bien opportun que la Législature introduise une condition nouvelle dans une convention qui est déjà parfaite entre le Gouvernement et les autres parties contractantes? Doit-elle faire autre chose dans cette occurrence, que d'adopter ou de rejeter semblable convention? Peut-elle même proposer, pour ainsi dire, à l'une des parties contractantes, de nouvelles conditions qui pourront ne pas être

acceptées, et, dans cette hypothèse, la dignité de la Législature ne semble-t-elle point en quelque sorte compromise?

Un autre membre répond que la Législature a certainement le droit de mettre telle condition absolue qu'elle juge convenable à l'approbation qu'elle donne à une convention faite entre le Gouvernement et des tiers; que loin de compromettre en cela sa dignité, elle ne fait au contraire qu'acte d'autorité, et que l'état des choses qui pourra suivre la non-acceptation possible de la condition *sine quâ non*, imposée par elle, ne sera en définitive, que l'état des choses qu'elle aura elle-même prévu et créé éventuellement d'avance.

La proposition ci-dessus est mise aux voix et adoptée à l'unanimité des sept membres présents.

Cet amendement formera l'art. 2 du projet, qui est également adopté à l'unanimité.

La section passe ensuite à la discussion des amendements proposés par la 1^{re} section aux art. 49 et 55 du cahier des charges, et auxquels M. le Ministre des Travaux Publics s'est rallié.

Le premier de ces amendements consiste à intercaler, dans l'art. 49, les mots : *la totalité*, après les mots : « Si le Gouvernement jugeait que. »

Le second amendement consiste dans la suppression des mots : *ni perçu aucun droit*, dans l'art. 55 du cahier des charges.

Ces amendements sont adoptés.

Le Rapporteur,
MONCHEUR.

Le Président,
VEYDT.



PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, dûment représentée, la concession d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière du duché de Limbourg, vers Maestricht, aux clauses et conditions de la convention provisoire du 3 mai 1853 et du cahier des charges annexés à la présente loi.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

ART. 2.

Si, endéans les deux ans, une ligne perpendiculaire à celle demandée partant du point de Bilsen par Tongres et Ans n'est pas concédée, le Gouvernement est autorisé à imposer cette construction à la Société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle.

Les mots : *la totalité*, sont ajoutés à l'art. 49 du cahier des charges après les mots : « si le Gouvernement jugeait que. »

Les mots : *ni perçu aucun droit*, sont supprimés dans l'art. 55 du même cahier des charges.

(14)

ANNEXES.

I

Aix-la-Chapelle le 4 juin 1853.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre du 1^{er} de ce mois, n° 885, vous avez daigné nous demander de vous faire connaître, si nous acceptons l'obligation qui résulterait de l'amendement que vient d'adopter la section centrale au projet de loi ayant pour objet de concéder à notre Société le chemin de fer de Hasselt vers Maestricht.

Cet amendement, Monsieur le Ministre, tendrait à nous imposer l'obligation de construire une ligne perpendiculaire à celle demandée, partant du point de Bilsen et se dirigeant par Tongres vers Ans.

Déjà, dans la conférence que nos délégués ont eu à ce sujet, le 11 mai dernier, avec vous, ils vous ont fait connaître les motifs qui nous mettent dans l'impossibilité d'accepter cette nouvelle ligne, et dans la lettre que nous eûmes l'honneur de vous écrire le 13 mai dernier, nous avons déclaré qu'il nous est de toute impossibilité de nous lier pour une nouvelle concession, même de nous y engager moralement.

Nous devons, en réponse à la demande que vous venez de nous faire, Monsieur le Ministre, nous référer entièrement à cette déclaration, et nous y ajouterons, aujourd'hui, que les capitalistes, avec lesquels nous nous sommes entendus, n'ont consenti à nous assurer le capital dont nous avons besoin pour établir la ligne de Hasselt à Maestricht, que sous la condition expresse que la concession serait donnée dans la session actuelle.

Cette clause a dû être reprise dans notre convention avec le Gouvernement belge, de sorte que tout ajournement devra être considéré comme le rejet de la convention.

Nous abandonnons entièrement au Gouvernement et aux Chambres de juger si, alors que nous voulons exécuter une ligne internationale dont l'importance pour le pays, en général, et pour la province de Limbourg ne peut être méconnue, il est rationnel de vouloir nous imposer une obligation que nous ne pouvons accepter, et si, dans l'intérêt d'une localité, il serait prudent de renoncer à l'exécution d'une ligne importante, parce que notre Société, qui tient à remplir ses engagements, se déclare dans l'impossibilité de souscrire à des conditions nouvelles.

Un fait nous semble d'ailleurs devoir être remarqué, c'est que si la ligne de Bilsen à Ans par Tongres est d'une importance aussi grande que celle que les promoteurs de ce projet se plaisent à lui attribuer, il est incontestable que la ligne de Hasselt à Maestricht par Bilsen en favorisera nécessairement l'établisse-

ment et qu'à cet égard on peut se fier à l'industrie particulière pour en assurer la construction.

Vous ne perdrez d'ailleurs pas de vue, Monsieur le Ministre, que la ligne de Hasselt à Maestricht, si elle est concédée, ne sera pas un obstacle à l'exécution d'autres lignes et que loin de les contrarier, elles sont plutôt favorisées par les clauses de l'art. 49 du cahier des charges. Tongres, d'ailleurs, ne peut méconnaître l'avantage que notre ligne lui offre en la rapprochant de deux lieues de la ligne de l'État.

Nous attendrons avec confiance le résultat de la décision que la Chambre des Représentants croira devoir prendre dans cette circonstance.

Nous avons l'honneur d'être avec le plus profond respect,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vos très-humbles serviteurs,

J.-V. CLERMONT,	SANDBERG,
A. LAMBERTS,	J.-M. SWART,
C.-A. ROHME,	H. SEYDLITZ.

II

Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

(EXTRAIT DES DÉLIBÉRATIONS.)

Après lecture de ce rapport (sur la situation des affaires de la Compagnie pendant l'année 1852), M. Clermont, au nom de la direction, donne communication d'une lettre de M. le Ministre des Travaux Publics laquelle lui est parvenue avant-hier. Cette lettre, datée de Bruxelles le 1^{er} de ce mois, informe la direction que la section centrale de la Chambre des Représentants de Belgique, chargée de l'examen du projet de loi royal du 17 du mois dernier, propose l'amendement suivant :

« Que si, endéans deux ans, l'embranchement de Bilsen par Tongres à Ans n'avait pas été concédé, le Gouvernement serait autorisé à imposer la construction de cette ligne à la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht. »

Le président fait également donner lecture de la réponse à cette lettre adressée par la direction au Ministre des Travaux Publics, sous la date du 4 de ce mois, et qui refuse formellement d'accepter l'amendement qui précède, en tant que condition mise à la concession. Cette réponse n'ayant soulevé aucune objection, et la direction ayant fait observer que le capital actuel de la Compagnie permettait de regarder comme réalisable la conclusion d'un emprunt de 1 ³/₄ million de thalers pour servir à l'extension de la ligne jusqu'à Landen-Hasselt, mais non pas un emprunt de 3 ¹/₄ à 3 ¹/₂ millions de thalers, somme à laquelle l'emprunt devrait être porté pour construire la ligne mentionnée dans l'amendement ; que, de plus, l'amendement, qui imposerait à la Compagnie un très-lourd engagement pendant deux années, suffirait à lui seul, dans le cas où il serait accepté, pour rendre difficile, sinon impossible, pour la Société la réalisation de l'emprunt proposé, le président pose la question suivante :

« L'assemblée générale adopte-t-elle, sans aucun changement ni modification :

a. La convention provisoire, du 3 mai 1853, entre le Gouvernement belge et les Compagnies de chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et de Tournay-Jurbise et Landen-Hasselt, avec le cahier des charges du même jour, y annexé ?

b. La convention provisoire, conclue le 15 avril 1853, entre la direction de la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et la direction de la Compagnie des chemins de fer de Tournay-Jurbise et de Landen-Hasselt, avec l'article additionnel du 3 mai de la même année ?

Adopte-elle ensuite, comme conséquence des traités prérappelés et en vertu des art. 3 et 15 des statuts, la construction et l'exploitation d'un embranchement de la station de Maestricht à Hasselt par Bilsen, et autorise-t-elle la direction à

demander, aux conditions à stipuler avec le gouvernement des Pays-Bas, la concession de la section de la station près de Maestricht à la frontière belge?

L'assemblée générale adopte-elle en outre l'exploitation, par la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, du chemin de fer de Hasselt à Landen, et autorise-t-elle enfin la direction de cette Compagnie à contracter, pour les objets prérapelés et pour l'acquisition du matériel de transport nécessaire à l'exploitation sur une ligne d'un plus grand parcours, un emprunt de priorité à concurrence d'un montant qui assure à la Compagnie un capital de 1,750,000 thalers et au taux d'intérêt qui, d'après le temps et les circonstances, lui paraîtra le plus convenable?

Il est voté séparément sur chacune des questions qui précèdent, et l'assemblée générale décide, à l'unanimité, d'approuver, sans aucun changement ni modification, la convention provisoire, conclue le 3 mai 1853, entre le Gouvernement belge et les Compagnies de chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et de Tournay-Jurbise et Landen-Hasselt, avec le cahier des charges du même jour y annexé; de même que la convention provisoire, conclue le 15 avril 1853, entre la direction des Compagnies des chemins de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht et de Tournay-Jurbise et Landen-Hasselt avec l'article additionnel du 3 mai de la même année. Il est décidé en outre, à l'unanimité, comme conséquence de ces conventions et en vertu des art. 3 et 15 des statuts :

1° D'approuver la construction et l'exploitation d'un embranchement de la station à Maestricht par Bilsen à Hasselt, et d'autoriser la direction à demander la concession de la section de la station près de Maestricht à la frontière belge aux conditions à stipuler avec le gouvernement des Pays-Bas;

2° D'adopter également l'exploitation du chemin de fer de Hasselt à Landen, par la Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, et

3° D'autoriser la direction de cette Société à contracter, pour les objets ci-dessus et pour l'acquisition du matériel de transport nécessaire à l'exploitation de la ligne sur un plus long parcours, un emprunt de priorité, à concurrence d'une somme qui assure à la Compagnie un capital de 1,750,000 thalers, au taux qui lui semblera le plus avantageux, suivant le temps et les circonstances.

Le soussigné, notaire royal, Charles-Joseph Weiler, résidant à Aix-la-Chapelle, atteste, par les présentes, que l'extrait qui précède est conforme à l'original du procès-verbal de l'assemblée générale, tenu aujourd'hui par les actionnaires de la Société du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

Aix-la-Chapelle, le 6 juin 1853.

(S. L.) WEILER.
