

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 14 JUIN 1853.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le Projet de Loi qui auto- rise la concession d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière du Duché de Limbourg vers Maes- tricht et des embranchements de chemin de fer de Hasselt à Liège et de Bilsen à Liège ou de Tongres à Maestricht.

*(Voir les Nos 278 et 311 et son annexe de la Chambre des Représentants, et le
N^o 158 du Sénat.)*

Présents : MM. le duc d'URSEL, SPITAELS, chevalier DE WOUTERS, baron DE
BUISSERET, DE RYCKMAN et ROBERT.

MESSIEURS,

Une loi du 15 mai 1845, exécutée en vertu d'un arrêté Royal du 19 du même mois, concède à une société *Mackensie* et consorts, la construction d'un chemin de fer de Saint-Trond à Hasselt, et lui accorde à titre de subvention la jouissance de la section du railway de l'État, de Landen à Saint-Trond et la moitié du produit de la recette brute. L'autre moitié est attribuée à l'État pour l'indemniser des frais d'entretien et d'exploitation de toute la ligne de Landen à Hasselt dont seul il est chargé.

Aux termes d'un paragraphe du cahier des charges les concessionnaires ont la faculté d'exécuter le prolongement de ce chemin de fer de Hasselt vers la limite du Limbourg et Maestricht, mais n'avaient pas fait usage de cette faculté.

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 par M. Delaveleye, proposait de construire un chemin de fer de Wespelaer, ou Louvain à Aerschot, Diest, Hasselt et Maestricht, avec embranchement de Bilsen à Ans par Tongres.

La seconde par M. Benard, avait pour objet de relier Ans à Hasselt par

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

La généralité des autorités communales du Limbourg appuyaient le projet de M. Delaveleye, comme procurant des avantages plus réels aux intérêts généraux Limbourgeois.

L'unanimité des vœux constatés allait engager le Gouvernement à donner suite à ce projet, lorsque la société Mackensie lui fit signifier opposition à ce que la ligne de Hasselt à Maestricht fût accordée à d'autres sociétés que la sienne et cela au mépris de ses droits acquis par la loi du 16 mai 1845, aux termes de laquelle la faculté lui est accordée d'exécuter, aux mêmes conditions que par la ligne de Saint-Trond à Hasselt, le chemin de fer de Hasselt vers la limite du Limbourg, mais pour le cas seulement où le Gouvernement le jugerait nécessaire et vers le point qu'il indiquerait.

Cette attitude prise par la Société Mackensie, arrêta le Gouvernement dans sa première résolution. Il se trouvait dans l'alternative de n'accorder cette concession à personne ou bien de l'octroyer à ladite Société Mackensie, aux conditions excessivement onéreuses des concessions de Landen à Hasselt et de Jurbise à Tournay; un recours aux tribunaux ne lui donnait, de l'avis de plusieurs jurisconsultes, que des chances de succès assez incertaines.

Telle était sa position, lorsqu'une société anonyme du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle, d'accord en cela avec la Société Mackensie et C^e, s'est présentée pour exécuter le prolongement du railway de Hasselt vers Maestricht, moyennant qu'il lui fût accordé une concession aux clauses et conditions d'une convention provisoire et d'un cahier des charges arrêté le 3 mai dernier.

Les avantages réservés à l'État par cette convention sont assez marquants. Ils consistent dans l'engagement que contracte la Société non-seulement d'entreprendre à ses risques et périls la construction, l'exploitation et l'entretien de la ligne de Hasselt à la frontière du Duché de Limbourg, mais en plus du parachèvement, de l'exploitation et de l'entretien de la ligne de Landen à Hasselt, se substituant à l'État, de payer à la Société concessionnaire de cette dernière ligne, les 50 p. c. des recettes brutes que le Trésor acquittait jusqu'à ce jour, de rembourser en plus une somme de 70,000 fr., avancée par l'État pour travaux de parachèvement de la ligne de Saint-Trond à Hasselt.

L'intervention de la société Mackensie à cette convention met l'État à l'abri de toute contestation.

De nombreuses pétitions des habitants des communes du Limbourg sont parvenues à la Chambre, elles demandent généralement l'exécution du projet de M. Delaveleye, que le Gouvernement eût adopté sans l'opposition que j'ai eu l'honneur de vous faire connaître. Dans cette circonstance, ils voyent avec regret un ajournement plus ou moins prolongé à l'exécution de l'embranchement qui doit relier Hasselt à Ans, en passant par Tongres; espoir qui se réalisait immédiatement dans la demande de M. Delaveleye, mais que le Gouvernement se réserve.

Votre Commission, appréciant à leur juste valeur les motifs de ces protestations, ne les juge cependant pas suffisants pour repousser une convention par laquelle le Gouvernement, outre d'autres avantages nombreux, se procure celui d'éviter un procès dont les chances sont douteuses, et ne peut considé-

rer que comme un ajournement de courte durée le retard de la concession de la ligne de Hasselt à Ans par la ville de Tongres.

Tout en reconnaissant que le Gouvernement du chemin de fer de Hasselt à Maestricht pourra faire une concurrence au rail-way de l'État pour le transport des marchandises venant de l'Allemagne, elle pense qu'elle est peu redoutable, surtout qu'il résulte des renseignements fournis par M. le Ministre des Travaux Publics, à la section centrale, qu'il y a un kilomètre de moins par le chemin de fer de l'État de Landen à Aix-la-Chapelle que par la voie de Maestricht, qu'il faut observer que l'État est maître du service sur la ligne partant d'Anvers. S'il est vrai que quant au transit vers le nord de l'Allemagne, la différence du parcours soit de 9 kilomètres en faveur de la compagnie d'Aix-la-Chapelle, notre transit pour cette partie de l'Allemagne est peu considérable et cette différence de 9 kilomètres n'est pas redoutable.

Votre Commission, après avoir mûrement pesé les différentes considérations que je viens d'avoir l'honneur de vous énumérer, considérant qu'en appréciant les avantages ou les désavantages résultant de la convention en question, ce traité est favorable aux intérêts du trésor en ce qu'il réintègre dans sa caisse un capital de 70,000 fr., et qu'il le débarrasse d'un traité des plus désavantageux, c'est-à-dire de la convention passée en vertu de la Loi du 15 mai 1845, avec la société *Mackensie et Compagnie*, concernant l'exploitation du chemin de fer de Landen à Hasselt.

Ce sont les motifs, Messieurs, qui engagent votre 5^e Commission à vous proposer l'adoption du projet en délibération, tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants.

Le Président,
Le Duc D'URSEL.

Le Rapporteur,
J. N. ROBERT.