

(A)

( N° 214. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 17 JUIN 1873

---

### CONCESSION DE DIVERS CHEMINS DE FER.

---

#### EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

Messieurs,

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre aux délibérations de la Chambre le projet de loi ci-joint, relatif à la construction, par voie de concession, de divers chemins de fer dont l'exploitation serait réservée à l'État.

#### I.

Par la loi du 30 juillet 1871, le Gouvernement a été autorisé à concéder la construction d'un chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo.

A cause de l'incertitude où l'on se trouvait touchant la prompte construction du chemin de fer d'Anvers vers Gladbach, on avait stipulé dans cette loi que la ligne de Diest au camp serait raccordée à la voie ferrée de Hasselt vers Eindhoven.

Aujourd'hui qu'un traité conclu avec le Gouvernement des Pays-Bas, le 13 janvier dernier, assure la construction du chemin de fer d'Anvers vers Gladbach, le Gouvernement propose de remplacer ce raccordement par un autre qui relierait directement le chemin de fer du camp à celui de Gladbach.

Outre que ce dernier raccordement est demandé par le Département de la Guerre, au point de vue de la facilité des communications entre la place d'Anvers et le camp, il se recommande encore sous plusieurs rapports et particulièrement sous celui-ci : entre Bourg-Léopold et Exel ou Wychmael, c'est-à-dire sur un parcours de 16 kilomètres, le chemin de fer à construire ne rencontrerait aucune agglomération de population, tandis que, entre Bourg-Léopold et Moll, il desservira la commune de Baelen.

L'utilité de cette modification est incontestable.

La section de Bourg-Léopold au chemin de fer d'Anvers à Gladbach aura un développement de 13 kilomètres environ.

Depuis que la loi du 30 juillet 1871 en a autorisé la concession, le chemin de fer de Tirlemont à Diest et à Beverloo a été le sujet d'une étude approfondie.

Entre Tirlemont et Diest, deux tracés se trouvaient en présence :

L'un, partant de l'extrémité ouest de la station de Tirlemont, se dirige par Waenrode et Beequevoort; l'autre, partant de la même station en sens opposé, entre dans la vallée de la Ghète, passe par ou près de Budingen et Geet-Betz.

Le premier a l'avantage d'être moins long que le second (1), mais le second possède la supériorité sous d'autres rapports.

D'une part, il se présente dans de meilleures conditions en ce qui concerne les pentes et rampes; il parcourt un pays plus fertile et mieux doté au point de vue de l'industrie; il traverse un centre plus peuplé et offre ainsi plus d'éléments de trafic. Enfin, quoique plus long, il ne donnera pas lieu à une dépense de premier établissement plus élevée.

D'autre part, au chemin de fer de Tirlemont à Diest ainsi tracé, viendra se souder, à quelque distance de la première de ces deux villes, le chemin de fer de Tongres à Tirlemont, par Looz, Saint-Trond et Léau, dont il sera question dans le paragraphe suivant.

Ces deux lignes auront une section commune de 11 à 12 kilomètres d'étendue, et la longueur totale des chemins de fer à construire dans cette combinaison sera moins grande en définitive que dans l'autre, d'après laquelle les deux lignes se joindraient dans la station même de Tirlemont.

Il a donc paru au Gouvernement que le tracé par la vallée de la Ghète devait obtenir la préférence.

Pour la partie de ce chemin de fer comprise entre Diest et Bourg-Léopold, deux directions peuvent également être suivies: l'une par Tessengerloo, l'autre par Beeringen.

Que l'on adopte l'une ou l'autre, le chemin de fer aura à peu près le même développement (2) et donnera lieu sensiblement à la même dépense de premier établissement; mais le tracé par Tessengerloo desservira des populations plus nombreuses que le tracé par Beeringen, et peut compter ainsi sur un mouvement plus grand de voyageurs et de marchandises.

C'est donc le tracé par Tessengerloo qu'il convient d'adopter.

D'ailleurs, il est à présumer que, dans un avenir peu éloigné, Beeringen aura également un chemin de fer sur son territoire. Il est possible, en effet, que l'on veuille compléter les voies de communication entre les provinces d'Anvers et de Limbourg en construisant un chemin de fer qui, prenant son origine à Zonhoven, sur le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, au nord de Hasselt,

(1) La distance entre Tirlemont et Diest serait :

Par Beequevoort, de . . . . .	25 kilomètres environ.
Par la vallée de la Ghète, de . . . . .	32 —

(2) La distance de Diest à Bourg-Léopold serait de :

De 22.6 kilomètres environ, par Beeringen.	
De 23.5 — par Tessengerloo.	

passera par ou près de Heusden, Beeringen et Beverloo, et se raccordera au chemin de fer de Diest à Bourg-Léopold.

Entre Tirlemont et le chemin de fer d'Anvers à Gladbach, la ligne à construire présentera un développement total de 68  $\frac{1}{2}$  kilomètres environ.

## II.

La construction du chemin de fer de Tongres à Tirlemont, par Looz, Saint-Trond et Léau, répond à des besoins réels et à des vœux souvent exprimés.

Par ce chemin de fer, l'arrondissement de Tongres sera mis en rapport plus direct avec le centre du pays. D'un autre côté, par le chemin de fer de Vivegnis à Bleyberg, formant le prolongement du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et dont la construction est aussi proposée à la Chambre par ce projet de loi, cette partie du Limbourg sera également mise en rapport plus direct avec l'Allemagne.

Entre la station de Tongres et sa jonction avec la ligne de Tirlemont à Diest, le chemin de fer de Tongres à Tirlemont aura approximativement une longueur de 53  $\frac{1}{2}$  kilomètres.

## III.

La section centrale qui, dans la session de 1868-1869, fut chargée d'examiner le projet de loi relatif à la concession des chemins de fer des Plateaux de Herve et de Welkenraedt à la frontière de Prusse, fit remarquer que l'ensemble formé par les chemins de fer de Liège vers Aix-la-Chapelle et de Verviers à la Meuse, que le Gouvernement avait été autorisé à concéder par la loi du 12 août 1862, ne se retrouvait pas dans les lignes proposées; qu'en effet, celles-ci laissaient notamment à l'écart les cantons de Daelhem et d'Aubel; que si, par la construction de ces lignes, les intérêts industriels les plus importants de cette partie de la province de Liège seraient satisfaits, il n'en était pas de même des intérêts agricoles.

La section centrale fit ressortir l'utilité de relier entre eux les deux chemins de fer qu'il s'agissait de concéder, et de mettre les Plateaux de Herve en rapport avec la Meuse. Elle exprima le vœu que le Gouvernement se montrât favorable à toute demande qui aurait pour objet la concession de ces lignes complémentaires. Dans la discussion du projet de loi, des membres de la Chambre se prononcèrent dans le même sens.

Il fut reconnu que les concessions qu'il s'agissait de décréter ne feraient pas obstacle à l'adoption des combinaisons projetées en vue de combler cette lacune. Or, le moment semble venu d'y pourvoir.

Le chemin de fer de Liège à Bleyberg, par Aubel, se compose de deux sections distinctes : la première est comprise entre la station de Vivegnis, sur la rive gauche de la Meuse, et le chemin de fer de Liège à Maestricht, sur la rive droite; la seconde s'étend de la rive droite de la Meuse à Bleyberg.

La première peut être considérée comme le complément nécessaire du chemin de fer de ceinture de Liège, actuellement en construction.

Au moyen de ce prolongement, la double ligne qui prend son origine à Flémalle (amont du bassin houiller) s'étendra jusqu'à l'aval de ce bassin, et le

système ainsi complété offrira de grandes facilités à toute cette région si industrielle et, en particulier, à la ville de Liège.

Lorsque le chemin de fer de ceinture sera exploité, les trains locaux circulant entre Liège et Verviers et les trains de la ligne de l'Ourthe auront Vivegnis pour point de départ et d'arrivée. Ils embarqueront et débarqueront des voyageurs à Vivegnis, à la place Notger, à la station du Gazomètre et aux Guillemins.

Il pourra en être de même pour la ligne Nord-Belge, qui suit la rive gauche de la Meuse.

D'autre part, les trains de voyageurs du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois pourront étendre leur itinéraire jusqu'aux Guillemins et desservir également quatre stations différentes de la ville de Liège.

De même, les voyageurs arrivant de la direction de Maestricht ou de Bleyberg, par Aubel, pourront, comme ceux qui arrivent par la ligne de Namur, débarquer aussi bien sur la rive gauche que sur la rive droite de la Meuse : ils pourront se rendre directement à Vivegnis, à la place Notger, au Gazomètre et aux Guillemins, aussi bien qu'à Longdoz.

Pour le trafic des marchandises, les facilités ne seront pas moins grandes.

La station de Vivegnis, d'une utilité restreinte aujourd'hui, deviendra le centre d'un trafic important lorsque, par le chemin de fer de ceinture que l'on construit et par le chemin de fer proposé, elle se trouvera en rapport direct et facile avec toutes les lignes qui aboutissent ou aboutiront à la ville de Liège.

Le trafic si important de cette ville se partagera alors entre les stations de Haut-Pré, des Guillemins, de Longdoz et de Vivegnis.

Cette dernière, qui recevra une extension considérable, aura toute la clientèle du quartier industriel du Nord, comme la station de Longdoz doit avoir la clientèle du quartier industriel de l'Est.

La station des Guillemins est à portée du quartier moins industriel et moins commerçant du Sud, et la partie Ouest de la ville est desservie par la station du Haut-Pré.

La section de la Meuse à Bleyberg desservira les riches cantons agricoles de Daelhem et d'Aubel, qui verront ainsi se réaliser leur espoir, si souvent déçu, de jouir des avantages que procurent les chemins de fer.

De plus, elle formera, entre la Meuse et la frontière allemande, une ligne nouvelle qui pourra suppléer avantageusement la ligne de la Vesdre, où le trafic va toujours grandissant. Il faut prévoir le moment où les deux voies de la ligne de la Vesdre ne seront plus en rapport avec le nombre des trains auxquels il faudra livrer passage, et il est de sage administration de prendre des mesures en vue de cette éventualité.

Or, lorsque ce moment sera venu, la ligne de Vivegnis à Bleyberg sera un utile auxiliaire pour la ligne de la Vesdre. Enfin, la ligne de Vivegnis, ou plutôt d'Herstal à Bleyberg, formera le prolongement du chemin de fer de Tongres à Herstal, vers l'Allemagne, comme la ligne de Tongres à Tirlémont, dont il est question ci-dessus, la prolongera vers l'intérieur du pays.

Le chemin de fer de Vivegnis à Bleyberg se recommande donc sous plus d'un rapport à la bienveillante sollicitude de la Chambre.

L'embranchement qui rattachera ce chemin de fer à celui des Plateaux de Herve, aura principalement l'avantage d'offrir aux charbonnages de ces plateaux un débouché vers la Meuse inférieure et la Hollande, et de raccourcir la distance à parcourir entre ces charbonnages et Bleyberg.

Il serait superflu d'insister sur l'utilité de raccorder les deux lignes entre elles.

#### IV.

Le principe de l'art. 1<sup>er</sup> du projet de loi donne au Gouvernement l'autorisation de concéder les diverses lignes et embranchements décrits dans les §§ 1, 2, 3 et 4 de ce même article, mais il réserve à l'État l'exploitation de ces lignes.

Ce n'est donc, à proprement parler, que la construction de ces chemins de fer qui sera concédée, et elle le sera par adjudication publique et à forfait.

En effet, l'art. 2 du projet porte que « la concession sera donnée par adjudication publique, soit moyennant un tantième de recette brute, soit moyennant une annuité kilométrique fixe. »

La disposition de cet article semble si claire qu'elle exige à peine une explication.

Dans la première hypothèse, le Gouvernement, faisant appel à la concurrence, dira : les amateurs peuvent prendre connaissance du projet de convention à faire avec le concessionnaire ; des plans indiquant le tracé, le maximum des pentes et rampes, le minimum du rayon des courbes ; en un mot, du cahier des charges complet. Celui des soumissionnaires qui s'obligera à construire le chemin de fer selon ces conditions et qui se contentera du plus faible tantième de la recette brute, sera déclaré concessionnaire de la ligne, pendant le terme stipulé, s'il présente d'ailleurs au Gouvernement les garanties que celui-ci jugera nécessaires.

Dans la seconde hypothèse, le Gouvernement tiendra le même langage, excepté qu'il dira : celui qui se contentera de la somme fixe la plus faible par an et par kilomètre, obtiendra la concession.

Dans le premier cas, le rabais par adjudication publique s'établira sur le tantième de la recette brute à attribuer, par l'État exploitant, au concessionnaire qui aura construit la ligne ; dans le second cas, le rabais s'établira sur l'annuité fixe et kilométrique à payer, également par l'État exploitant, au concessionnaire constructeur.

Le Gouvernement pourra aussi établir la concurrence simultanément sur l'une et l'autre base et, dans ce cas, il appréciera quelle proposition offre le plus d'avantages pour le Trésor.

Ces conditions sont exclusives du système de la garantie d'un minimum d'intérêt admis par la loi du 30 juillet 1871 en faveur de la ligne de Tirlemont à Diest et au camp de Beverloo et au delà. Car la rémunération des capitaux à consacrer à la construction de ce chemin de fer, comme des autres qui sont compris dans le projet, se trouvera dans une quotité plus ou moins grande des recettes brutes ou dans une annuité fixe plus ou moins élevée à attribuer au concessionnaire.

L'art. 3 du projet de loi est la reproduction de l'art. 4 de la loi du 30 juillet 1871.

Il autorise la restitution du cautionnement de 200,000 francs déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Tirlemont à Diest, octroyée, en exécution de la loi du 23 juin 1853, par arrêté royal du 15 février 1864, mais il ajoute que cette restitution ne pourra se faire qu'après que la concession du chemin de fer de Tirlemont à la ligne d'Anvers à Gladbach aura été définitivement accordée.

Enfin l'art. 4 déclare que la loi du 30 juillet 1871, relative à la concession du chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, est abrogée.

Le Gouvernement espère que la Chambre voudra bien faire de ce projet de loi l'objet de ses promptes délibérations.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

F. MONCHEUR.

---

**PROJET DE LOI.****ROI DES BELGES,***de tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics  
et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre  
Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont  
la teneur suit :

**ARTICLE PREMIER.**

Le Gouvernement est autorisé à concéder, en réservant  
l'exploitation par l'État :

1° Un chemin de fer partant de Tirlemont, se dirigeant,  
par la vallée de la Grande-Ghête, vers Diest, où il se raccor-  
dera au chemin de fer d'Anvers à Hasselt, passant par ou  
près de Tessenderloo, le camp de Beverloo et aboutissant au  
chemin de fer d'Anvers vers Gladbach ;

2° Un chemin de fer partant de Tongres, passant par ou  
près de Looz, se raccordant, à Saint-Trond, au chemin de fer  
de Landen à Hasselt, passant ensuite par ou près de Léau et  
aboutissant à la ligne indiquée au 1° ci-dessus ;

3° Un chemin de fer qui, prenant son origine à la station  
de Vivegnis, à Liège, se dirigera par Herstal, franchira la  
Meuse, se raccordera au chemin de fer de Liège vers Maes-  
tricht, passera par ou près de Daelhem, Aubel et Hombourg  
et se raccordera, à Bleyberg, au chemin de fer de Welken-  
raedt à Aix-la-Chapelle ;

4° Un embranchement qui, partant du chemin de fer pré-  
cité de Vivegnis à Bleyberg, passera par ou près de Froidthier  
et se raccordera au chemin de fer des Plateaux de Herve, à  
l'endroit dit : « *La croix Polinard.* »

**ART. 2.**

La concession sera donnée par adjudication publique, soit  
moyennant un tantième de recette brute, soit moyennant une  
annuité kilométrique fixe.

**ART. 3.**

Le Gouvernement est autorisé à restituer le cautionnement de 200,000 francs qui avait été déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Tirlemont à Diest, octroyée, en exécution de la loi du 23 juin 1853, par arrêté royal du 15 février 1864.

Cette restitution ne pourra toutefois être effectuée qu'après que la concession du chemin de fer de Tirlemont à la ligne d'Anvers vers Gladbach aura été définitivement accordée.

**ART. 4.**

La loi du 30 juillet 1871, autorisant la concession d'un chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, est abrogée.

Donné à Bruxelles, le 14 juin 1873.

**LÉOPOLD.**

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**F. MONCHEUR.**

*Le Ministre des Finances,*

**J. MALOU.**

---