

(A)

(N^o 128.)

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 6 AOUT 1875.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi autorisant la concession de divers chemins de fer.

(Voir les N^{os} 214, 239, 258 et 263 de la Chambre des Représentants, et le N^o 104 du Sénat.)

Présents : MM. le BARON DE WOELMONT D'HAMBRAINE, Président; le Duc d'URSEL, le Comte DE MÉRODE WESTERLOO, le BARON DE LABBEVILLE, P. J. WINCOZ, et le BARON GUSTAVE DE WOELMONT, Rapporteur.

MESSIEURS,

L'Exposé des motifs présentés par M. le Ministre des Travaux publics, relatif au Projet de Loi concernant la concession de divers chemins de fer, n'a rencontré dans le sein de votre Commission qu'une approbation unanime; un seul membre, votre Rapporteur, a cru devoir présenter quelques observations secondaires et formuler un vœu.

Le Gouvernement a été autorisé, par la loi du 30 juillet 1871, à concéder une ligne de chemin de fer partant de Tirlemont, passant par Diest et le camp de Beverloo, pour aboutir à la ligne du Liégeois-Limbourgeois, près Wechmael.

Par suite des modifications apportées au tracé du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, qui ne traversera plus qu'imperceptiblement l'arrondissement de Maeseyck, il résulte que le nouveau tracé ne passera plus à Vechmael, et qu'ainsi la place de guerre d'Anvers serait moins directement reliée au camp de Beverloo.

Il importe donc, pour parer à ce défaut stratégique et faire cesser ainsi les justes réclamations produites par le Département de la Guerre, de modifier le premier projet qui a été adopté par la loi du 30 juillet 1871.

En présence de cet inconvénient grave, qui vient d'être signalé, votre Commission ne peut qu'approuver la modification introduite dans le Projet de Loi; cette modification tend à faire incliner le tracé de la voie vers le nord-ouest de la province de Limbourg, au lieu de le faire passer, comme il était arrêté et décrété, vers l'est, par Wechmael.

A ce sujet, un membre de votre Commission fait remarquer que, par suite de l'adoption de cette modification, l'arrondissement de Maeseyck qu'il représente au Sénat aura été, dans le cours de cette Session, privé, sans indemnité aucune, des avantages du tracé de deux lignes de chemin de fer, bien que le premier lui fût assuré par le bénéfice des clauses d'un traité et l'autre par celui d'une loi tout récemment votée.

Ce membre ose donc espérer que le Gouvernement voudra bien faire acte de justice en donnant, dans un avenir prochain, un dédommagement complet à l'arrondissement de Maeseyck pour tous les sacrifices que les pouvoirs publics imposent coup sur coup à cette partie du Limbourg.

Que M. le Ministre des Travaux Publics, de concert avec M. le Ministre des Finances, veuille donc bien adopter une des nombreuses solutions qui lui ont été présentées par les défenseurs légaux de cet arrondissement, et puisse-t-il mériter ainsi une fois de plus, un titre à la reconnaissance des populations limbourgeoises.

Le tracé du chemin de fer de Tirlemont à Diest a été définitivement arrêté par la Chambre des Représentants; celle-ci a décrété qu'il passerait par la vallée de la Ghète.

Les raisons principales qui ont déterminé MM. les Représentants à voter le projet du Gouvernement, portent principalement sur ces deux points: qu'il a été reconnu et admis, par la majorité de cette Assemblée, que le coût de l'exécution du tracé par Léau sera réellement moins élevé que celui sollicité par Becquevoort. Cet avantage résulte de cette circonstance que l'État empruntera une partie de cette voie pour l'exploitation de la ligne de Tirlemont à Tongres; les frais de terrassement, etc., étant partagés seront diminués de beaucoup, vu qu'ils s'effectuent sur une section commune et sur un parcours de 12 kilomètres; enfin, on rencontre par la vallée de la Ghète un chiffre plus élevé de population.

Pour le tronçon de ligne compris entre Diest et Bourg-Léopold, le Gouvernement s'est également trouvé en présence de deux projets différents et réclamés avec opiniâtreté par suite d'intérêts concurrents.

La Chambre des Représentants, d'accord une seconde fois avec le Gouvernement, a adopté le tracé par Tessengerloo; elle a considéré qu'un plus grand nombre d'intérêts est appelé à en profiter et que, de plus, dans un avenir prochain, le bourg de Burringen sera également desservi par un semblable mode de transport.

L'idée de la construction d'une ligne de chemin de fer entre Tongres et Tirlemont passant par Looz, a été trop souvent préconisée dans les deux Chambres pour qu'il soit encore nécessaire de la développer.

Votre Commission voit avec une satisfaction bien grande, qu'en cette circonstance le Gouvernement a compris la nécessité d'étendre l'exploitation du réseau national des chemins de fer, en proposant une voie ferrée de Tirlemont à Vivegnis et au delà vers Aix. L'Etat pourra tirer ainsi un parti considérable de cette nouvelle ligne qu'il exploitera lui-même et mettre plus directement en rapport certaines localités du pays.

Par ces différentes combinaisons le Gouvernement créera un exutoire à l'exploitation de ses transports vers Aix-la-Chapelle.

Tout le mouvement du trafic vers l'Allemagne se fait actuellement par la Vallée de la Vesdre.

Les voies se dirigeant de Liège vers l'Allemagne, en passant par Pepinster et Verviers, sont déjà des plus encombrées, bien qu'elles aient trouvé un certain soulagement dans la mise en exploitation du Welkenraedt à Aix-la-Chapelle par le Bergisch-Maerkisch.

La ligne de Vivegnis au Bleybergh y compris ses aboutissants, formera l'ensemble d'un réseau d'exploitation qui desservira, avec les lignes déjà existantes, tous les besoins de l'industrie, du commerce et de l'agriculture de la partie nord-est de la province de Liège.

Par suite de l'adoption du projet de construction d'un chemin de fer partant de Vivegnis pour aboutir au Bleybergh, en passant par Aubel, toute une section de voies ferrées sera établie le long de la rive gauche de la Meuse; de plus, toutes les localités qui avoisinent la ville de Liège se trouveront reliées à cet important centre industriel et mises en communications directes avec les différents charbonnages, situés sur le plateau de Herve.

D'autre part, la ligne de Vivegnis au Bleybergh doit être considérée comme étant le complément naturel du chemin de fer situé sur la rive gauche de la Meuse et de celui qui doit contourner toute la ville de Liège, qui, à son tour, sera dotée ainsi de plusieurs stations intérieures.

Quant aux recettes de la ligne du chemin de fer de Welkenraedt au Bleybergh, cette exploitation faite dans certaines conditions par l'Etat, elles tendront à augmenter considérablement, par suite d'une progression incessante dans le mouvement des transports s'effectuant en transit sur une partie de la concession de la Société. Celle-ci conservera toujours pour elle le monopole des transports provenant des établissements de Moresnet et de ceux du Bleybergh qui sont dirigés vers la station de Chénée, en destination de l'établissement central de la Vieille-Montagne.

Nous ne pouvons donc que féliciter le Gouvernement et M. le Ministre des Travaux Publics en particulier, pour la conduite pleine de prévoyance qu'il a tenue en proposant aux Chambres de doter trois provinces d'un ensemble de voies ferrées qui, en améliorant les moyens économiques des transports dans certaines villes, aura permis à de nombreux bourgs de pouvoir descendre dans l'arène pacifique mais lucrative de la lutte industrielle et commerciale qui a déjà enrichi une grande partie de la Belgique.

Votre Commission espère que, dans le cas où l'un ou l'autre des deux modes d'adjudication préconisés par M. le Ministre ne réussirait pas, ce haut fonctionnaire voudra bien, dans un bref délai, solliciter de la Législature les crédits nécessaires pour mener à bonne fin l'œuvre qu'il a élaborée et dont la Commission vous propose à l'unanimité l'adoption.

Le Président,

BARON FERD. DE WOELMONT.

Le Rapporteur,

BARON GUST. DE WOELMONT.