№

CONSEIL D'ÉTAT

DU

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

Proposition de loi
d'initiative parlementaire
concernant
la construction d'un pont
sur la Moselle à Schengen.

1891/1908.

Mr. L. Richard
Salentiny
~~de Colmet~~
Thorn

vu 23 avril 1894

Staatsarchiv Luxemburg
Abt. 5
Nr. 2672

Archives nationales de Luxembourg (ANLux), M-02674
Proposition de loi d'initiative parlementaire concernant la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, 1891-1908
PUBLIC DOMAIN

GRAN

LUXE

D

AFFAIRE

№

Répon

du

14

Wannelde
reçu 75
avec associ
l'état pr
des préa
de 4%

Mon
du

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

DIVISION
des
AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

№ 3684

Réponse à la lettre
du .....

ANNEXE.

1496.

Luxembourg, le 22 décembre 1891.

Monsieur le Président,

Selon le prescrit de l'art. 40 du réglement de la Chambre des députés, j'ai l'honneur de vous transmettre, afin d'avis par le Conseil d'Etat, une proposition de loi d'initiative parlementaire portant allocation d'une subvention de 100,000 fr. pour la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, proposition qui a été déposée le 16 décembre et prise en considération par la Chambre en séance du 17 de ce mois.

Wannetdange a reçu 75.000 f avec association de l'Etat pour le partage des péages au delà de 4% du capital annuel.

Le Ministre d'Etat,
Président du Gouvernem^t

Monsieur le Président
du Conseil d'Etat
à
Luxembourg.

Luxembourg le 31 Décembre 1891.

1496.

M. le Dgt. de l'intérieur,

Par dépêche de M. le Ministre d'Etat, en date du 22 Novembre et, le Conseil d'Etat a été saisi d'une proposition de loi d'initiative parlementaire ayant pour objet l'allocation d'une subvention de 100,000 f. pour la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, proposition déposée par M. le député Knepper en séance de la Chambre du 16 Décembre et prise en considération par celle-ci en séance du lendemain 17 du mois.

La question du pont de Schengen ayant sans doute déjà donné lieu de la part du Gouvernement à une instruction plus ou moins approfondie et peut-être à une enquête administrative dans les localités intéressées, le Conseil exprime le désir d'obtenir communication de résultat de cette instruction.

Il demande à être renseigné notamment en ce qui concerne:

l'importance des populations appelées à profiter particulièrement du pont projeté —

les avantages que doit procurer ce pont aux mêmes populations —

le coût présumé auquel est évaluée la dépense de construction —

le concours éventuel de la Prusse aux frais de construction, —

les ressources dont dispose la commune intéressée, —

les prévisions qu'on attache à la perception d'un péage, &c. &c. &c.

Il semble aussi au Conseil qu'~~avant~~ un projet de loi qui affecte à un aussi haut degré les finances de l'Etat et celles de la commune, devrait tout d'abord être soumis au Conseil de Gouvernement qu'il se prononce tant sur son opportunité que sur sa nécessité.

Le Président du Conseil d'Etat,

[illegible]

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

DIVISION
de
L'INTÉRIEUR.

№ 775
2302-90

Réponse à la lettre

du .....

№ .....

pl. ANNEXES.

On est prié de rappeler dans la réponse les numéros de la présente.

1/37.

Luxembourg, le 14 février 1892.

p 28

Monsieur le Président,

Par votre dépêche du 31 décembre 1891, N° 1496, vous m'avez demandé communication du dossier du Gouvernement sur le projet de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, pour apprécier une proposition de loi d'initiative parlementaire, tendant à allouer une subvention de cent mille francs sur le Trésor public dans l'intérêt de la dite construction.

Satisfaisant à cette demande, j'ai l'honneur de vous trans-

A
Monsieur le Président
du Conseil d'Etat,
à
Luxembourg.

mettre le rapport ci-joint de M. le Commissaire du district de Grevenmacher, qui avait été chargé de l'enquête administrative.

Ce rapport, qui est accompagné des pièces à l'appui et d'un avant-projet établi par M. l'ingénieur Futtor, répondra aux desiderata spécifiés dans votre dépêche précitée rappelée.

Quant à la question de savoir si la Prusse contribuera aux frais de la construction dont s'agit, il résulte d'une dépêche du Gouvernement de Trèves, en date du 4 juillet 1891, qu'il ne peut pas être compté sur une contribution de la part des communes prussiennes intéressées.

Ensuite de cette communication, j'ai demandé, par l'intermédiaire du même Gouvernement,

si la province Rhénane ou l'Etat prussien n'étaient pas disposés à prendre à leur charge une partie de la dépense.

Une réponse à cette demande ne m'est pas encore parvenue.

Le Directeur général de l'Intérieur,

H. Kurpark

534.

moins cependant q
de la commune de W
le beau de Winchri

de Remerschen et
Vintrange

semble s'i
d'autant
qu'

XX Jen

534.

Par dépêche du 22 Décembre 1891 le Conseil d'Etat a été saisi d'un projet de loi d'initiative parlementaire tendant à intervenir par voie de subvention à la construction d'un pont à Schengen. Par dépêche du 14 février 1892 il reçut de M. le Directeur de l'Intérieur un rapport circonstancié de Monsieur le Commissaire de district et d'autres pièces à l'appui, dont il résulte qu'un grand mouvement pour le passage de la Moselle a été ouvert et l'intérêt que la localité environnante des deux rives d'obtenir une voie de communication plus commode en toute saison et plus directe en hiver. Les habitants de Schengen, Remerschen et Wintringen possèdent dans les communes prussiennes de Ober et Niederemsel, Schwebsingen et Besch 39% hectares de terres et prés. Dans ces communes et entre les villages luxembourgeois avoisinants de la Crause et de la Lorraine, ils [illegible] vont s'approvisionner en bois, gravier et pierres, de même que les villages luxembourgeois situés sur la rive gauche de la Moselle.

Il paraît qu'on ne peut pas compter sur l'assistance pécuniaire des communes prussiennes intéressées plus fortement que la nôtre à cette construction, puisqu'il s'agit de l'écoulement de leurs produits vers le Grand Duché et une partie de la Lorraine. Une réponse du gouvernement de Trèves sur le concours financier de l'Etat ou de la province Rhénane n'a point jusqu'ici arrivée jusqu'à présent. La Lorraine est encore plus intéressée à ce passage d'eau que le Grand Duché et la Prusse, à en juger par la longueur de la ligne à une ou l'autre rive à l'entour de la ville sur la carte et par la densité de la population et la nature de ses produits. Elle occupe à peu près plus que la moitié de la carte, la Prusse un quart et le Grand Duché un cinquième. C'est même à tort qu'on comprend dans cette sphère d'intérêts des villages comme Wellenstein et Remerschen qui sont plus près de Remich que de Schengen. Depuis la frontière jusqu'à Thionville il n'existe pas de pont, et pas davantage entre Thionville et Metz. On pourrait donc soutenir que si des bacs suffisent aux Lorrains pour la communication des deux rives, appartenant même à un seul pays, il en pourrait être de même pour la commune de Remerschen, si les principaux intéressés se refusent pour leur part à concourir à la construction d'un pont qui leur profite principalement.

Dans ces circonstances il échet d'attendre l'issue des négociations avec les pays riverains, avant d'engager fortement les finances du Gd. D. et même celles de la principale commune intéressée, dont la destinée semblerait s'effacer pour laisser tout le poids et le risque de la dépense à la section de Schengen et à l'Etat.

Un autre motif semble exiger l'ajournement de cette affaire. Au devis provisoire de la construction, montant à 182.000 fr., le conducteur auteur du plan a joint l'observation qu'il y a lieu au préalable à se mettre en rapport avec les autorités allemandes pour l'emplacement et la hauteur du pont projeté, qui ne peuvent certainement pas rester sans influence sur le coût de l'édifice.

Ainsi délibéré en séance plénière le 6 Mai 1892.

Le Secrétaire, Le Président,

Ed. Ortz

Ch. Simonis

Témoins cependant que de la commune de Wormeldingen le beau de Winchringen

Remerschen et de Wintringen

Semble s'imposer d'autant plus qu'il

* Semble s'imposer d'autant plus qu'un pont

La ecti
pointe
le terri
et qui
Si du
avec u
sur la
livrem
ici conf
tandis
Lovia
Dans
aussi
du terr
On ne
~~la~~ cha
de l'a
à la
Il ne
et le
la co
Or,
payer
~~Depu~~
seul
Th
des
Qu'
on a
du
être
la

Instruc
Demande
~~pour~~ ans
L'ar
afin d

Pont de Schengen.

Note d'un membre de la Commission.

La section de Schengen, commune de Remerschen est située presque sur la pointe d'une espèce de presqu'île, longue et étroite formée par le territoire luxembourgeois qui pénètre dans celui de l'Alsace allemagne et qui est borné au sud par la Moselle.

Si du milieu du point, qu'on propose de construire, comme centre, avec un rayon égal à la distance de ce centre à Mondorf, on décrit sur la carte une circonférence, la portée de la surface du territoire luxembourgeois enclavé dans la surface du cercle limité par cette circonférence, occupe à peine le quart de la surface totale du cercle; tandis que les trois quart au moins de cette surface appartient à la Lorraine, en moyen partie, et à la Prusse. A cause du pont de Remerich les 1/4 luxembourgeois ne peut compter que pour moitié

Dans cette portée du territoire de la Lorraine, la population est au moins aussi intense et aussi industrieuse que dans la portée adjacente du territoire luxembourgeois qui fait portée du cercle dont il s'agit.

On ne saurait donc refuser d'admettre, qu'en moyenne, les voitures les chevaux, marchandises, personnes etc. qui passent dans le courant de l'année, le pont de Schengen appartiennent, pour les trois quart à la Lorraine et seulement un quart au Grd Duché.

Il semble donc existable que la Lorraine paie les trois quart et le Luxembourg le quart du subside (100000 frs) qu'on y la construction du pont projeté.

Or, d'après le dossier soumis au Conseil d'Etat, les communes prussiennes n'entend rien payer du tout.

A partir de Remich jusqu'à Thionville il n'existe pas un seul pont sur la Moselle; et de même depuis Thionville jusqu'à Metz. Il semble donc que pour les Lorrains les bacs suffisent pour la communication des deux rives.

Qu'on prenne l'argent du contribuable luxembourgeois pour venir en aide aux communes pauvres du pays, soit; mais que l'argent du contribuable luxembourgeois serve de la même manière pour être donné aux communes Lorraines de la plantureuse vallée de la Moselle, cela ne se justifie difficilement.

Instruire -
Demander le concours tant de la Lorraine
que aussi de la province Rhénane
L'avis de la Cour sur l'emplacement et la hauteur du pont
afin de calculer le Coût et avoir un devis plus approximatif

Proposition de loi

Proposition de loi

(1)

GR

LUXE

L'IN

M

Répo

du .....

M

2

On est prié d
les num

le To

Proposition de loi. (1)

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

DIVISION
de
L'INTÉRIEUR.

№ 1702.
2302/90

Réponse à la lettre

du .....

№ .....

2 ANNEXES.

On est prié de rappeler dans la réponse les numéros de la présente.

1807.

Luxembourg, le 12 avril 1894.

Monsieur le Président,

Le Conseil d'Etat, appelé en 1891 à délibérer sur un projet de loi d'initiative parlementaire tendant à faire intervenir le Trésor dans l'intérêt de la construction d'un pont sur la Moselle près de Schengen, ajourna son avis, en attendant l'issue des négociations que le Gouvernement avait entamées avec les pays riverains en vue d'obtenir également leur concours financier en faveur de la dite construction.

Les démarches faites auprès des autorités prussiennes et lorraines ont été infructueuses. On n'est pas parvenu à intéresser à la dépense ni les communes avoisinantes ni les Etats respectifs. Plus heureuse a été l'intervention du représentant diplomatique de l'Allemagne à Luxembourg auprès du Gouvernement de l'Empire. Par dépêche du 15 juin 1893, jointe en copie, M. le comte de Wallwitz informa le Gouvernement grand-ducal que S. M. l'Empereur avait daigné allouer sur sa cassette une somme de 25.000 francs en faveur de l'oeuvre projetée.

Une autre question occupait dans le même temps le Gouvernement grand-ducal. L'administration de la ligne du chemin de fer de la Moselle avait décidé le remplacement du passage à niveau

Monsieur
le Président du Conseil d'Etat,
à
Luxembourg.

près de la station de Perl, vis-à-vis de Schengen, par un passage inférieur. Un changement des lieux dans ce sens aurait compromis l'établissement du pont. En face de ces difficultés, la dite administration n'insistait pas longtemps sur le projet primitif; à la suite d'une visite des lieux par les divers intéressés, elle consentait à remplacer le passage à niveau par un passage supérieur.

Outre ce sacrifice, l'administration des chemins de fer, considérant que l'établissement d'un passage supérieur entraînera une augmentation de dépense pour la construction du pont, s'est déclarée d'accord d'établir à ses frais la communication assez coûteuse entre le pont et le dit passage supérieur (voir lettre jointe du Gouvernement de Trèves du 25 février 1894).

En égard à ce qui précède, rien ne semble plus empêcher le Conseil d'Etat de délibérer sur le projet de loi en question. Il serait à désirer que la Chambre des Députés pût encore s'y prononcer dans l'année courante, l'administration des chemins de fer devant attendre son vote avant d'entamer l'établissement du passage projeté.

Le projet définitif du pont est en préparation, d'après les données que m'a fournies M. Sutter, ff. d'ingénieur d'arrondissement, qui est chargé de ce travail, le devis s'élèvera à environ 180.000 francs, y compris le coût des emprises et des travaux de voirie sur la rive gauche.

J'ajoute, comme points de comparaison, qu'il a été accordé :

a) pour le pont de Remich, qui a coûté avec les emprises 308.000 fr., un subside de 120.000 francs (art. 167 du budget de 1865 et 161 du budget de 1866) ;

b) pour le pont de Grevenmacher, qui a coûté avec les emprises 236.000 francs, un subside de 100.000 fr. (loi du 21 mai 1879) ;

c) pour le pont de Wormeldange, dont le coût s'est élevé à 160.000 fr., un subside de 75.000 francs (art. 110 du budget de 1887).

Le Directeur général de l'Intérieur,

A. Kirpach

Proposition de loi

(1)

Luxemburg, den 15. Juni 1893.

Abschrift.

An

Den Großherzoglich-Luxemburgischen Staatsminister,
Präsidenten der Regierung, Herrn Eyschen,
Excellenz.

Wie Euerer Excellenz hauptsächlich aus der zwischen uns über das Project einer Brücke über die Mosel bei Schengen geführten Correspondenz, zum Theil auch von anderer Seite her bekannt ist, hatten sich die Schengen benachbarten preußischen Gemeinden zur Lieferung eines Beitrags zu den Baukosten nicht verstehen wollen, und ebenso war es vom Kreise und der Provinz bez. dem Preußischen Staate, endlich auch von den Reichslanden abgelehnt worden, irgend welche Beisteuer zu den Baukosten der Brücke, deren Herstellung ausschließlich im luxemburgischen Interesse läge, zu gewähren. Ich habe es mir gleichwohl angelegen sein lassen, bei meiner Regierung auf eine Berücksichtigung des Wunsches der Großherzoglichen Regierung dauernd hinzuwirken, und gereicht es mir zur ganz besondern Genugthuung, wenn ich mich heute beehren kann, Euerer Excellenz die Mittheilung zu machen, daß diesem Wunsche Rechnung getragen werden soll. Seine Majestät der Kaiser und König, mein Allergnädigster Herr, haben nämlich auf Vortrag der Angelegenheit zu bestimmen geruht, daß aus Allerhöchstseinem Dispositionsfonds bei der

Reichshauptkasse die Summe von 20.000 Mark als einmalige außerordentliche Beihülfe zu den Baukosten der in Frage kommenden Brücke gezahlt werden könne.

Darüber wann, bez. in welchem Stadium des Baues der Brücke jener Betrag an die Großherzogliche Regierung zur Auszahlung gebracht werden möchte, darf ich mir zunächst mündliche Rücksprache mit Euer Excellenz vorbehalten.

Mit besonderm Vergnügen benütze ich diesen mir erfreulichen Anlaß zur Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) Graf Wallwitz.

Für gleichlautende Abschrift,
Luxemburg, den 12. April 1894.
Der Generaldirektor des Innern,

v. Kirpach

Proposition de loi

(1)

Trier, den 25. Februar 1894.

Abschrift.

An

den Großherzoglich-Luxemburgischen
Generaldirektor des Innern, Herrn Kirpach,
Hochwohlgeboren,
Luxemburg.

Euer Hochwohlgeboren beehre ich mich im Anschluß an mein Schreiben vom 20. v. Mts. I 1270 die dort ausgearbeitete Entwurfszeichnung für den Bau der Moselbrücke bei Schengen, sowie einen von dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte hierselbst übersandten Entwurf der Wegeüberführung bei Bahnhof Perl ergebenst zu übersenden, dem von Euer Hochwohlgeboren gestellten Antrage auf Betheiligung an den Kosten der Rampe zwischen der Brücke und der Wegeüberführung glaubt das Betriebsamt insoweit entgegen kommen zu können, als die Mittel für die Beseitigung des Wegeübergangs zur Herstellung des Bauwerks und der Rampe auf der Ostseite des Bahnhofs nicht verbraucht werden. Die auf etwa 5000 Mark geschätzte Ersparniß wird zu den Kosten der Rampe zwischen der Ueberführung und der Brücke zugeschossen werden können.

Da indessen die Kosten des Brückenbaus für die Gemeinde Schengen durch die Herstellung der Ueberführung nicht unbeträchtlich erhöht werden,

so ist das Betriebsamt außerdem bereit, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten um die Ermächtigung zu bitten, die Kosten der ganzen Rampe auf dem Preußischen Ufer auf die Mittel der Eisenbahnverwaltung zu übernehmen.

Das Königliche Eisenbahnbetriebsamt wird diesen Antrag stellen, sobald der Brückenbau durch Genehmigung der zuständigen Behörden und der Luxemburgischen Kammer gesichert sein wird.

Das Betriebsamt hat schließlich darauf aufmerksam gemacht, daß neben der der Eisenbahnverwaltung gehörigen Beamtenwohnung am alten Wegeübergang vor kurzem ein Nebengebäude errichtet worden ist, welches bei der geplanten Lage der Brückenrampe den Zugang verlieren würde und erhalten werden könnte, wenn die Brücke etwa 5 m stromaufwärts verschoben würde. Euer Hochwohlgeboren darf ich ergebenst ersuchen, diesen Umstand thunlichst zu berücksichtigen.

Der Regierungs-Präsident,
(gez.) v. Hepp.

Für gleichlautende Abschrift,
Luxemburg, den 12. April 1894.
Der Generaldirektor des Innern,

v. Kirpach

1

Proposition de loi
contre
la construction d'un pont sur la Moselle
à Schengen.

Suivant dépêche de Monsieur le Directeur-Général de l'Intérieur du 12 Avril d°, le Conseil se trouve de nouveau appelé à délibérer sur le projet de loi d'initiative parlementaire tendant à faire intervenir l'État dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen pour une somme aversionnelle de cent mille francs. [Dans son avis antérieur du 6 Mai 1892, le Conseil avait émis l'opinion qu'il convenait, avant de se prononcer sur la proposition prérappelée, d'attendre l'issue des négociations entamées par le Gouvernement avec le pays voisins ~~propriétaires~~ au sujet du concours financier que pourraient donner à la construction les États ou les communes limitrophes de la Prusse et de la Lorraine.

Ce qui a décidé le Gouvernement à donner en ce moment de nouveau suite à l'affaire, c'est qu'après l'insuccès des démarches faites pour intéresser à la dépense les communes étrangères ou les États avoisinants, ~~ou les États respectifs~~, Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne a daigné allouer en faveur de la construction sur ~~la cassette~~ à son disposition fonds bei der Reichshauptkasse ~~une somme~~ une somme de ~~vingt cinq mille francs~~ Vingt mille Marcks, ainsi que cela résulte d'une dépêche adressée à Monsieur le Ministre d'État le 15 Juin 1893 par le Représentant diplomatique de l'Allemagne à Luxembourg, Monsieur le Comte de Wallwitz.

De plus il paraît que l'administration des chemins de fer prussiens entend assumer la dépense de la rampe à construire pour arriver du pont de Schengen à la gare de Perl, par un passage supérieur, le passage-à-niveau actuel de cette gare n'offrant pas les conditions de sureté voulues, et un passage inférieur devant avoir pour effet

de compromettre totalement la construction du pont.

L'affaire se présente donc aujourd'hui, au point de vue financier de l'entreprise, dans une situation plus favorable qu'elle ne l'était à l'époque où a été délibéré l'avis du Conseil d'État du 6 Mai 1892.

Quant au fond même, elle semble également se présenter dans des conditions assez avantageuses.

C'est ainsi que la localité de Schengen, où le pont doit être établi, est située dans une belle et riche vallée, offrant un horizon assez vaste, et habitée par une population assez dense, répandue dans les nombreuses localités tant de la rive gauche luxembourgeoise, que de la rive droite de la Moselle, en Prusse et en Lorraine.

Parmi les premières nous citerons Schengen, Remerschen, Wintrange, Schwebsingen, et un peu plus loin vers les hauteurs, Burmerange, Emerange, Elvange et Mondorf; parmi les secondes, Perl, Oberperl, Lehndorf, Besch, Apach, Rustroff et Pierck.

Aussi est-il de notoriété publique que le passage d'eau de Schengen fait l'objet d'un mouvement considérable. D'après les observations faites à ce sujet par un agent de la commune de Remerschen pendant 38 jours des mois d'Avril, Mai, Juillet et Septembre 1891, celui-ci aurait constaté pour ces 38 jours le passage de 7570 personnes, 1207 voitures et 1976 chevaux. Le mouvement des marchandises de Schengen vers la station de Perl, au réciproquement, était pendant les trois mois d'Avril, Mai et Juin 1891, de 986 tonnes, c'est-à-dire d'au delà de 325 tonnes par mois. Aussi le bac

de Schengen est il relaissé actuellement pour 2030 frs., tandis que de 1856 à 1883 celui de Grevenmacher ne l'était jamais pour une somme supérieure à 1000 frs.. Le maximum du relaispment annuel du bac de Wormeldange était pendant la même époque de 430 frs. et ce n'est que pour la période de 1883 à 1889, probablement par suite de la construction de la ligne de la Moselle, qu'il s'est élevé tout d'un coup à 1500 frs.

Pour Remich, le seul établipement du pont en 1867, c'est-à-dire à une époque où la construction de la ligne de la Moselle était encore éloignée, a fait monter le péage de 3000 frs. à 10000 frs.. En 1892 il était de 14030 frs.. Pour le pont de Grevenmacher le péage était en 1890 à 1891 de 5500 frs. et pour Wormeldange pendant les mêmes années de 3600 à 3700 frs.

On voit donc que l'établipement des ponts prérappelés a fait doubler, tripler et même quintupler des péages antérieurs. Il est dès lors permis

d'admettre que le péage annuel sur le futur pont de Schengen s'élèverait au minimum à une somme de 5000 à 7000 frs. Du côté du Grand-Duché ce seraient principalement les localités précitées qui le fourniraient, tandis que du côté de la Prusse et du Dépt. Lorrain ce seraient les localités susénumérées, situées sur la rive droite de la Moselle. Un grand mouvement ~~vers~~ vers le pont de la part des localités lorraines situées sur la rive gauche ne paraît pas à espérer, parce qu'elles sont séparées de Schengen par la côte du Stromberg, et qu'il est probable que si elles voulaient atteindre la Moselle, ce serait en débouchant à Pierek ou à Kuntz, où doit être construit un pont également. Nos localités au contraire ne pourraient guère profiter de ce pont, tant parce qu'il n'y a pas de chemin carrossable entre Schengen et Pierek, que parce qu'elles ne voudraient pas se détourner de 3 kilomètres pour se servir du pont de Pierek. On peut donc dire que ce dernier fera défaut.

(Voir page 4)

4/

Chemin de fer
Montant de subsides
Depense 180000
220000
Genge
Echelon
36 Kil. 4 ponts

ne profiter à nos habitants, ni rendre inutile celui de Schengen.

Si ce dernier pont était construit nous aurions sur le parcours de la Moselle de Wasserbillig à Schengen, c'est sur un parcours de 36 Kilomètres quatre beaux ponts de construction récente, savoir celui de Grevenmacher, celui de Wormeldange celui de Remut et celui de Schengen. Le nombre de ponts ne saurait être considéré comme excessif, parceque chacun d'eux est appelé à desservir son centre de population spécial. Il ne saurait surtout l'être en présence du grand nombre des ponts sur la Sure, si considérablement augmenté dans les vingt dernières années. Des lignes de chemins de fer établies le long de rivières ou de fleuves font surgir de nombreuses constructions de ce genre destinées à relier entre elles les deux rives. Nous en avons la preuve pour la Sure dans les ponts de Wallendorf Dillinger Bollendorf, Rosport et Langsur qui doivent principalement leur existence à la ligne de la Sure. A leur tour nos localités importantes des bords de la Moselle ont désiré être reliées à la ligne du chemin de fer de la Moselle et c'est ainsi qu'après l'établissement du pont de Remut nous avons vu successivement s'ériger les ponts de Grevenmacher et de Wormeldange et solliciter celui de Schengen. #

Les trois premiers de ces ponts ont coûté celui de Remut, avec les empires, 308000 f, celui de Grevenmacher 236000 f et et celui de Wormeldange 160000 f, en tout 704000 f. L'Etat a subventionné les trois constructions par une somme de 295000 f savoir celle du pont de Remut par un subside de 120000 f, celle de Grevenmacher par un subvention de 100000 f et celle du pont de Wormeldange par un subside de 75000 f

Il est # prévoir que si celui-ci est établi à construction contribuera puissamment au développement des relations commerciales et industrielles des contrées riveraines placées dans un rayon rapproché.

4a

5

5a

5b

Cependant il semble au Cel que pour les subsides accordés jusqu'à présent il n'a pas été stipulé de dispositions garantissant suffisamment ~~pour faire~~ la rentrée de l'Etat dans ses avances ~~dans la mesure dont on a cherché à faire rentrer les divers communes intéressées.~~ ~~Ces dernières~~ Aux communes au contraire on a garanti par préciput un intérêt ~~convenable~~ de leurs ~~fonds~~ deniers ainsi que le recouvrement de leur mise de fonds, ~~sans se préoccuper beaucoup à cet égard de la situation faite à l'Etat.~~ Ainsi ~~Celui~~ l'Etat-ci ne doit absolument rien recouvrer du subside de 120 000 f qu'il a donné à la ville de Remont, tandis que celle-ci retire du péage de son port une somme bien supérieure à l'intérêt de son argent. Certaines des conventions intervenues stipulent même que le péage cessera dès que la commune sera rentrée dans ses fonds peu importe ce que l'Etat aura pu recouvrer de ceux qu'il y a mis à son tour. Or celui-ci n'est pas en situation de faire des largesses qui ne seraient pas justifiées, et s'il aide les communes par des subventions considérables qui leur permettent d'élever des constructions importantes, il n'est cependant pas ~~tenu~~ obligé d'en assumer ~~seul~~ les risques ~~et d'en~~ pour abandonner presque tout le bénéfice à la commune.

5 a

La dernière disposition qui a été prise à cet égard est celle de loi du 28 avril 1886 ~~qui porte~~ portant que pour le cas où le péage a établi par le pont de Normeldange ~~de passerait~~, après déduction des frais d'entretien du pont, l'intérêt à 4 % du capital fournit par la commune, le surplus du péage sera partagé par moitié entre la commune et l'Etat.

5 b

Le Cel ~~d'Etat~~ considère cette disposition comme insuffisante au point de vue des intérêts de l'Etat. Le pont de Schengen devant d'après la dépêche de m. le D. Gal du 12 avril dr, coûter 180 000 f environ, le Cel propose en faveur de la construction ~~de~~ ~~pont~~ un subside de 75 000 f, égal à celui qui a été accordé

en faveur de la construction du pont de Wormeldange dont le coût a été de 160 000 frs. Il propose de plus de dire ~~d'ajouter~~ que l'excédant du péage sur les frais d'entretien du pont sera partagé entre ~~la commune et~~ ~~plutôt entre~~ la section de Schengen et l'Etat, ~~dans la proportion de l'importance de leurs mises de fonds réciproques~~. Le subside serait à accorder à la section de Schengen, ~~[illegible]~~ et non à la commune parceque celle-ci doit seule assumer toute la charge de la construction, les sections de Remerschen et de Wintrange ne devant y concourir que si elles sont également appelées à participer au péage. ~~[illegible]~~

[Finalement ~~[illegible]~~ pour empêcher que la commune dans le but de favoriser ses habitants ne décrète seule la cessation du péage ~~[illegible]~~ il conviendrait de dire ~~[illegible]~~ qu'une loi ultérieure déterminera les conditions et l'époque de la cessation du péage.

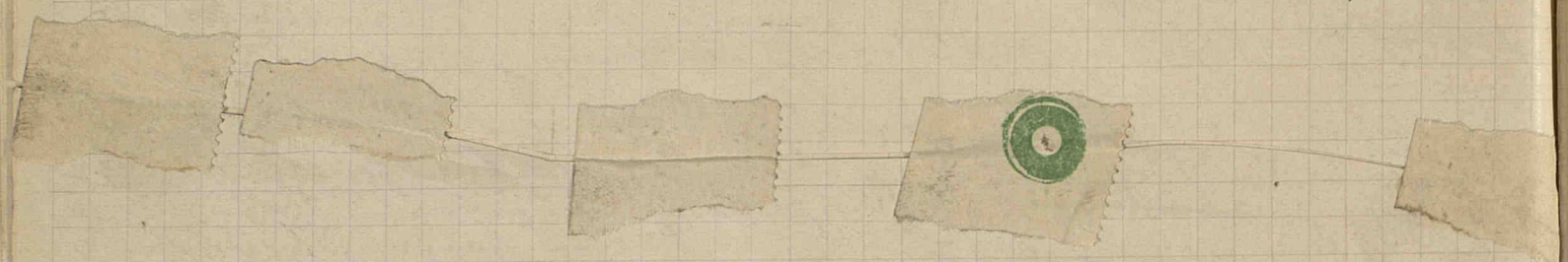
De même pour ~~empêcher que la commune négligeât~~ parer au danger de la dépréciation ~~l'entretien convenable~~ d'une construction aussi importante que celle qu'il s'agira d'élever, par suite du défaut d'un entretien convenable il y aurait lieu de dire que ~~cet entretien sera placé sous~~ le pont restera soumis à la surveillance de l'administration des travaux publics et que le mode et les conditions de son entretien feront l'objet d'un commun accord entre l'Etat et la commune.

Ainsi délibéré en séance plénière du 8 Mai 1894.

Le Vice-président
Vannerus

Le Secrétaire
P. Ruppert

La commune prélèverait d'abord 4 % de son capital et l'Etat payait deux tiers sur l'excédant. Le surplus serait éventuellement partagé entre l'Etat et la section de Schengen dans la proportion de leurs mises de fonds réciproques



4

Entre Trevers et ~~Thionville~~ Metz ~~il n'existent~~ on ne trouve que quatre ponts sur la Moselle, ceux de Grevenmacher, Wormeldange et Remich et Thionville ~~qui relient le Grd Duché à la Prusse~~

~~bon~~ On propose d'en construire un cinquième ~~celui de~~ à Schengen. Si du ~~centre d'eux~~ pont projeté à Schengen comme centre et avec un rayon égal à la distance de Schengen à Mondorff on trace une circonférence, environ le quart de la surface du cercle compris dans cette circonférence ~~sera~~ est territoire Grd Ducal, et ~~alors~~ trois quarts ~~sont~~ de cette surface est territoire allemand.

D'ailleurs la population allemande regardée sur ~~[illegible]~~ cette portion du territoire allemand est au moins aussi dense que l'est la population luxembourgeoise sur le territoire Grd Ducal

Sur les fonds de sa disposition spéciale

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

Session législative de 1893—1894.

PROPOSITION DE LOI

CONCERNANT

la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Déposée en séance du 16 décembre 1891 et prise en considération en séance du 17 du même mois.

Art. I. — Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont à établir à Schengen, commune de Remerschen, pour une somme aversionnelle de 100,000 fr.

Art. II. — Pour le cas où un péage serait établi et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, en dépasserait l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune, le surplus est partagé par moitié entre la commune et l'État.

Motifs à l'appui.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de déposer en vertu de mon initiative parlementaire m'a été suggéré par les motifs suivants :

Il y a une année, le conseil communal de Remerschen a demandé un subside pour la construction en question à la Chambre, qui en a ordonné le renvoi à la Commission des pétitions.

Les représentants de cette commune comprenaient que la facilité des communications constitue un des facteurs les plus puissants de la prospérité matérielle ; aussi le village de Schengen, situé sur le bord de la Moselle, ne devait-il pas rester en arrière, et lorsque, comme l'a dit l'hon. Directeur général de l'intérieur dans la séance du 6 avril 1886, les rives de la Sûre sont reliées par vingt-huit ponts, la Moselle doit l'être au moins toutes les deux lieues ; le complément des communications déjà établies serait donc la construction d'un pont à Schengen.

La localité de Schengen est limitrophe de la Prusse et de la Lorraine ; le passage sur la Moselle y est considérable, plus considérable qu'à Grevenmacher et à Wormeldange. La construction du pont mettra le village de Schengen, situé dans un centre populeux et à proximité de localités importantes, en relations directes, et en toute saison avec la station de Perl, ligne de la Moselle Trêves-Thionville.

L'on ne saurait contester l'utilité d'une communication directe permanente, facile et non dangereuse avec cette station, que les habitants de Schengen et des environs prennent pour se rendre à Remich et à Luxembourg.

Un grand nombre d'habitants de Schengen et de la commune de Remerschen sont propriétaires d'immeubles situés de l'autre côté de la Moselle, immeubles dont l'étendue est beaucoup plus considérable que ceux que les habitants de Grevenmacher et de Wormeldange possèdent sur la rive droite de la Moselle.

Tous les arguments qui ont été invoqués dans le temps en faveur de l'obtention d'un subside pour la construction de ponts sur la Moselle, militent assurément en faveur du projet de loi que j'ai l'honneur de déposer.

Luxembourg, le 16 décembre 1891.

(signé) KNEPPER.

Les soussignés déclarent appuyer la proposition de M. Knepper ayant pour objet d'allouer un subside de 100,000 fr. à la commune de Remerschen pour la construction d'un pont à Schengen.

(signés) *Macher, Bouvier, de Tornaco, Aug. Laval, Putz.*

Avis du Conseil d'État.

Suivant dépêche de M. le Directeur général de l'intérieur du 12 avril dernier, le Conseil se trouve de nouveau appelé à délibérer sur le projet de loi d'initiative parlementaire, tendant à faire intervenir l'Etat dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, pour une somme aversionnelle de 100,000 fr.

Dans son avis antérieur du 6 mai 1892, le Conseil avait émis l'opinion qu'il convenait, avant de se prononcer sur la proposition prérappelée, d'attendre l'issue des négociations entamées par le Gouvernement avec les pays voisins au sujet du concours financier que pourraient donner à la construction les Etats ou les communes limitrophes de la Prusse et de la Lorraine.

Ce qui a décidé le Gouvernement à donner en ce moment de nouveau suite à l'affaire, c'est qu'après l'insuccès des démarches faites pour intéresser à la dépense les communes étrangères ou les Etats avoisinants, S. M. l'Empereur d'Allemagne a daigné allouer en faveur de la construction sur Son « Dispositionsfonds bei der Reichshauptkasse » une somme de 20,000 mks, ainsi que cela résulte d'une dépêche adressée à M. le Ministre d'Etat le 15 juin 1893, par le Representant diplomatique de l'Allemagne à Luxembourg, M. le comte de Wallwitz.

De plus, il paraît que l'administration des chemins de fer prussiens entend assumer la dépense de la rampe à construire pour arriver du pont de Schengen à la gare de Perl, par un passage supérieur, le passage à niveau actuel de cette gare n'offrant pas les conditions de sûrete voulues, et un passage inferieur devant avoir pour effet de compromettre totalement la construction du pont.

L'affaire se trouve donc aujourd'hui, au point de vue financier de l'entreprise, dans une situation plus favorable qu'elle ne l'était à l'époque où a été délibéré l'avis du Conseil d'Etat du 6 mai 1892.

Quant au fond même, l'affaire semble également se présenter dans des conditions assez avantageuses.

C'est ainsi que la localité de Schengen, où le pont doit être établi, est située dans une belle et riche vallee, offrant un horizon assez vaste, et habitée par une population assez dense, répandue dans les nombreuses localités, tant de la rive gauche luxembourgeoise que de la rive droite de la Moselle, en Prusse et en Lorraine.

Parmi les premières nous citerons Schengen, Remerschen, Wintrange, Schwebsingen, et un peu plus loin, vers les hauteurs, Burmerange, Emerange, Elvange et Mondorf ; parmi les secondes, Perl, Oberperl, Lehndorf, Besch, Apach, Rustroff et Sierck.

Aussi est-il de notoriété publique que le passage d'eau de Schengen fait l'objet d'un mouvement considérable. D'après les observations faites à ce sujet par un agent de la commune de Remerschen pendant trente-huit jours des mois d'avril, mai, juillet et septembre 1891, celui-ci aurait constaté pour ces trente-huit jours le passage de 7570 personnes, 1207 voitures et 1976 chevaux. Le mouvement des marchandises de Schengen vers la station de Perl, ou réciproquement, était pendant les trois mois d'avril, mai et juin 1891, de 986 tonnes, c'est-à-dire d'au-delà de 325 tonnes par mois. Aussi le bac de Schengen est-il relaissé actuellement pour 2030 fr., tandis que de 1856 à 1883 celui de Grevenmacher ne l'était jamais pour une somme supérieure à 100 fr. Le maximum du relaissement annuel du bac de Wormeldange était pendant la même époque de 420 fr., et ce n'est que pour la période de 1883 à 1889, probablement par suite de la construction de la ligne de la Moselle, qu'il s'est élevé tout d'un coup à 1500 fr.

Pour Remich, le seul établissement du pont en 1867, c'est-à-dire à une époque où la construction de la ligne de la Moselle était encore éloignée, a fait monter le péage de 3000 fr. à 10,000 fr. En 1892 il était de 14,030 fr. Pour le pont de Grevenmacher, le péage était en 1890 et 1891 de 5,500 fr., et pour Wormeldange, pendant les mêmes années, de 3,600 à 3,700 fr.

On voit donc que l'établissement des ponts prérappelés a fait doubler, tripler, et même quintupler les péages antérieurs. Il est dès lors permis d'admettre que le péage annuel sur le futur pont de Schengen s'élèverait au minimum à une somme de 6,000 à 7,000 fr. Du côté du Grand-Duché, ce seraient principalement les localités précitées qui le fourniraient, tandis

que du côté de la Prussse et de la Lorraine, ce seraient les localités susénumérées, situées sur la rive droite de la Moselle. Un grand mouvement vers le pont de la part des localités lorraines situées sur la rive gauche ne serait pas à espérer, parce qu'elles sont séparées de Schengen par la côte du Stromberg, et qu'il est probable que si elles voulaient atteindre la Moselle, ce serait en débouchant à Sierk ou à Kontz, où doit être construit un pont également. Nos localités, au contraire, ne pourraient guère profiter de ce pont, tant parce qu'il n'y a pas de chemin carrossable entre Schengen et Sierk, que parce qu'elles ne voudraient pas remonter de sept kilomètres, pour se servir du pont de Sierk. On peut donc dire que ce dernier ne saurait ne profiter à nos habitants, ni rendre inutile celui de Schengen.

Si ce dernier pont était construit, nous aurons sur le parcours de la Moselle, de Wasserbillig à Schengen, c'est-à-dire sur un parcours de 36 kilomètres, quatre beaux ponts de construction récente, savoir celui de Grevenmacher, celui de Wormeldange, celui de Remich et celui de Schengen. Le nombre de ponts ne saurait être considéré comme excessif, parce que chacun d'eux est appelé à desservir son centre de population spécial. Il ne saurait surtout l'être en présence du grand nombre de ponts sur la Sûre, si considérablement augmenté dans les vingt dernières années. Des lignes de chemins de fer établies le long de rivières ou de fleuves font surgir de nombreuses constructions de ce genre, destinées à relier entre elles les deux rives. Nous en avons la preuve pour la Sûre dans les ponts de Wallendorf, Dillingen, Bollendorf, Rosport et Langsur, qui doivent principalement leur existence à la ligne de la Sûre. A leur tour, nos localités importantes des bords de la Moselle ont désiré être reliées à la ligne du chemin de fer de la Moselle et c'est ainsi qu'après l'établissement du pont de Remich nous avons vu successivement s'ériger les ponts de Grevenmacher et de Wormeldange et solliciter celui de Schengen.

Il est à prévoir que si celui-ci est établi, sa construction contribuera puissamment au développement des relations commerciales et industrielles des contrées riveraines placées dans un rayon rapproché.

Les trois premiers de ces ponts ont coûté, celui de Remich, avec les emprises, 308,000 fr.; celui de Grevenmacher 236,000 fr., et celui de Wormeldange 160,000 fr.; en tout 704,000 fr. L'Etat a subventionné les trois constructions par une somme de 295,000 fr., savoir celle du pont de Remich par un subside de 120,000 fr., celle de Grevenmacher par une subvention de 100,000 fr. et celle du pont de Wormeldange par un subside de 75,000 fr.

Cependant il semble au Conseil que pour les subsides accordés jusqu'à présent, il n'a pas été stipulé de dispositions garantissant suffisamment la rentrée de l'État dans ses avances. Aux communes, au contraire, on a garanti par préciput un intérêt de leurs deniers ainsi que le recouvrement de leur mise de fonds. Ainsi l'État ne doit absolument rien recouvrer du subside de 120,000 fr. qu'il a donné à la ville de Remich, tandis que celle-ci a retiré du péage de son pont une somme bien supérieure à l'intérêt de son argent. Certaines des conventions intervenues stipulent même que le péage cessera dès que la commune sera rentrée dans ses fonds, peu importe ce que l'État aura pu recouvrer de ceux qu'il y a mis à son tour.

Or, celui-ci n'est pas en situation de faire des largesses qui ne seraient pas justifiées, et s'il aide les communes par des subventions considérables qui leur permettent d'élever des constructions importantes, il n'est cependant pas obligé d'en assumer seul les risques pour en abandonner presque tout le bénéfice à la commune. La dernière disposition qui a été prise à cet égard est celle de la loi du 28 avril 1886, portant que, pour le cas où le péage à établir sur le pont de Wormeldange dépasserait, après déduction des frais d'entretien du pont, l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune, le surplus du péage sera partagé par moitié entre la commune et l'État.

Le Conseil considère cette disposition comme insuffisante au point de vue des intérêts de l'État. Le pont de Schengen devant, d'après la dépêche de M. le Directeur général du 12 avril dernier, coûter 180,000 fr. environ, le Conseil propose en faveur de la construction un subside de 75,000 fr., égal à celui qui a été accordé en faveur de la construction du pont de Wormeldange, dont le coût a été de 160,000 fr. Il propose, de plus, de dire que l'excédant du péage sur les frais d'entretien du pont sera partagé entre la section de Schengen et l'État. La commune prélèverait d'abord 4 pCt. de son capital et l'État pareil taux d'intérêt sur l'excédant. Le surplus serait éventuellement partagé entre l'Etat et la section de Schengen dans la proportion de leur mise de fonds réspective. Le subside serait à accorder à la section de Schengen et non à la commune, parce que celle-ci doit seule assumer toute la charge de la construction, les sections de Remerschen et de Wintrange ne devant, suivant délibération du conseil communal de Remerschen du 1er février 1892, y concourir que si elles sont également appelées à participer au péage.

Finalement, pour empêcher que la commune, dans le but de favoriser ses habitants, ne décrète seule la cessation du péage, il conviendrait de dire qu'une loi ultérieure déterminera les conditions et l'époque de la cessation du péage.

De même, pour parer au danger de la dépréciation d'une construction aussi importante qu'il s'agira d'élever, par suite du défaut d'un entretien convenable, il y aurait lieu de dire que le pont restera soumis à la surveillance de l'administration des travaux publics et que le mode et les conditions de son entretien feront l'objet d'un commun accord entre l'État et la commune.

Ainsi délibéré en séance plénière du 8 mai 1894.

Le Vice-Président,
VANNERUS.

Le Secrétaire,
P. RUPPERT.

Luxbg Imp. Lib d l C. V. Bück; L. Bück, Succ

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

DIVISION
de
L'INTÉRIEUR.

№ 5584
2302/90

Réponse à la lettre

du .....

№ .....

ANNEXE.

On est prié de rappeler dans la réponse les numéros de la présente.

1895.

Luxembourg, le 19 Décembre 1894.

Monsieur le Président,

Dans l'intérêt de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, le Conseil d'Etat s'est prononcé, en son avis du 8 mai dt, pour l'allocation d'un subside de 75.000 francs.

Ce chiffre a été mesuré sur une dépense approximative de 180.000 francs que, d'après ma dépêche du 12 avril 1894, le dit ouvrage devait coûter.

Cependant, le projet définitif que j'ai reçu au commencement de ce mois et qui se trouve actuellement soumis aux appréciations du Gouvernement de Trèves, s'élève à 219.000 francs, soit une augmentation de 39.000 frs.

A

Monsieur le Président
du Conseil d'Etat,
à Luxembourg.

sur le chiffre précédemment indiqué.

Dans ces conditions, j'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de vouloir bien me faire connaître l'avis définitif du Conseil d'Etat sur le montant du subside qu'il conviendrait d'allouer au profit de la construction projetée.

Le Directeur général de l'Intérieur,

A. Kirpach

Suivant

~~Par~~ sa dépêche du 19 décembre 1894, Mr le Dr Gal de l'Intérieur a invité le Cil d'Etat à lui faire connaître son avis définitif sur le montant du subside à accorder par l'Etat, en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle, à Schengen.

~~Par~~ son avis du 8 Mai 1894 le Conseil s'était prononcé pour un subside de 75000 frs, le pont devant couter environ 180,000 frs.

Cependant d'après le projet final, transmis au Gouvt au commencement du mois de Décembre dr, la dépense s'élèverait à 217000 frs, c.à.d. à 37000 f en plus.

Le subside de 75000 f, d'abord proposé étant basé sur une dépense de 180,000 f représentait environ 41 % 66/100 de cette dépense. Pour rester conséquent avec lui même, le Conseil d'Etat propose donc, à titre d'équité de masse le subside d'après cette base approximative, à raison d'un surcroît de dépenses de 37000 f, c.à.d. de l'augmenter de 15000 frs, en le portant à 90,000 frs.

Le Conseil estime toutefois qu'il y a lieu de faire de la mise de fonds de l'Etat, et de celle de la section de Schengen, une masse commune pour le paiement des intérêts ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~. Il ne serait donc pas accordé à la section de Schengen un droit de prélèvement ou de priorité pour le recouvrement de sa part des intérêts, mais l'Etat et la section de Schengen seraient traités, quant à ce point ~~perception des intérêts~~, sur le même pied, à raison de leurs mises de fonds réciproques. Le surplus du produit net du péage serait partagé entre l'Etat et la section de Schengen, d'après leurs versements respectifs.

Ainsi délibéré en séance plénière du 9 fev 1895.

Au Président

Ed. Thiel

Au Secrétaire

GRAN

LUXEM

DIV

AFFAIRES

19

M. D

Mon

du

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

DIVISION
des
AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

1959.

Luxembourg, le 26 juin 1895.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que dans sa séance de cejourd'hui la Chambre des Députés a adopté à l'unanimité moins une abstention le projet de loi concernant l'allocation d'un subside de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Vous voudrez bien, Monsieur le Président, soumettre à la décision du Conseil la proposition faite par la Chambre, dans la même séance, de dispenser le projet de loi dont s'agit du second vote prévu par l'art. 59 de la Constitution.

Le Ministre d'État,
Président du Gouvernement,

[signature]

M. Sebastiany, rapporteur.

a) Remis au carrefour d'entrée pour l'Etat
b) Grevemarke 21 mai 1879

Monsieur le Président
du Conseil d'État
à
Luxembourg.

Tout ce qui est acquis en revenu au delà de 5 % du capital de la Commune appartient à l'Etat

Wormeldange 28 avril 1886 surplus du péage à [illegible] après prélèvement de 4 % de la mise de fonds de la Commune.

GRAND-
de
LUXEM

CONSEIL

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'État,

Appelé par dépêche du Ministre d'État, Président du Gouvernement, du 26 juin 1895, à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du projet de loi concernant la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen,

projet qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du même jour, à l'unanimité de voix de membres présents moins une abstention et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu le dit projet de loi et l'avis y émis par le Conseil en séance des 8 mai 1894 et 9 février 1895;

Se déclare d'accord avec la Chambre des Députés pour dispenser le projet de loi dont s'agit du second vote prévu par l'art. 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 5 juillet 1895.

Le Président,

Le Secrétaire,

MANUSCRIT.

PROJET DE LOI MODIFICATIVE

CONCERNANT

la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Lettre au Conseil d'Etat.

Luxembourg, le 11 février 1897.

Monsieur le Président,

La loi du 18 août 1895 a décidé en principe la construction d'un pont à établir sur la Moselle près du village de Schengen, et elle a autorisé le Gouvernement à intervenir dans les frais de construction pour une somme aversionnelle de cent mille francs. L'art. 2 de la même loi dispose ensuite que, pour le cas où un péage serait établi, le produit net en sera partagé entre la section de Schengen et l'État, au prorata de leurs mises respectives.

Cette dernière disposition, toutefois, n'a pas manqué de susciter de réelles difficultés ; elle a provoqué de vives réclamations de la part de la commune intéressée, qui trouve trop lourdes les charges que l'application de cette prescription législative ferait peser sur le petit village de Schengen, dont la population, d'après le recensement du 2 décembre 1895, dépasse à peine trois cents habitants. La municipalité de Remerschen estime qu'à l'instar de ce qui s'est fait pour d'autres localités, la section de Schengen devrait être autorisée à prélever sur le produit net du péage l'intérêt au taux de 4 pCt. de l'argent qu'elle aura dépensé pour la construction du pont, et l'excédant seulement du produit du péage au-delà de 4 pCt. du capital fourni par la section de Schengen serait à partager entre cette dernière et l'État.

Ces prétentions de la commune de Remerschen ont trouvé leur expression dans une pétition du conseil communal du 9 octobre 1895, dont la Chambre des députés a été saisie dès le début de la session législative de 1895. Depuis lors, la pétition de l'administration communale a fait l'objet d'une instruction, dont le résultat fut communiqué à la Chambre par une dépêche ministérielle du 9 janvier 1896. Finalement, la Chambre, dans la séance du 17 décembre dernier, a décidé de prendre en considération les réclamations formulées au nom de la commune de Remerschen, et elle a renvoyé la pétition au Gouvernement pour que celui-ci lui soumette des propositions définitives.

L'avant-projet de loi ci joint a pour but de déférer au vœu émis par la Chambre.

Il n'est pas à méconnaître que, si l'art. 2 de la loi du 31 août 1895 est maintenu dans sa teneur actuelle, la section de Schengen ne doive assumer, par suite de la construction du pont sur la Moselle, des charges qui, pendant de nombreuses années, pèseront lourdement sur les contribuables de cette petite localité. D'après le devis, le coût des travaux est évalué aujourd'hui à 232,000 francs. Ce chiffre même n'est pas encore définitif, en ce sens qu'il ne comprend pas les acquisitions de terrains qu'on devra faire sur la rive droite de la Moselle en suite des derniers changements qui ont dû être apportés aux plans primitifs, sur les observations présentées par les autorités allemandes. Pour faire face à cette dépense, la section de Schengen dispose d'abord de la subvention de l'Etat fixée à 100,000 fr. par la loi de 1895; puis le don de 25,000 fr. de S. M. l'Empereur d'Allemagne viendra également en déduction. Quant au concours financier que l'administration des chemins de fer allemande paraît disposée à prêter à l'entreprise qui est projetée, on ne saurait l'apprécier et fixer la part contributive que cette administration consentira à assumer dans les frais des travaux qui seront exécutés sur la rive droite que lorsque les autorités prussienne et luxembourgeoise auront arrêté les plans définitifs. Ces plans, modifiés d'après les dernières exigences des autorités

prussiennes, se trouvent soumis, en ce moment, à l'appréciation du Gouvernement de Trèves. Il semble donc qu'en tenant compte des dépenses imprévues qui, comme l'expérience l'a prouvé, viennent toujours grossir le chiffre des devis les mieux établis, on peut fixer au moins à cent mille francs la dépense à laquelle la section de Schengen devra faire face. Elle le fera au moyen d'un emprunt qui sera contracté au taux de 3,50 pCt.; il faut en outre $^1/_2$ pCt. pour l'annuité d'amortissement, ce qui fait 4 pCt. Il en résultera donc une dépense annuelle de 4,000 fr., qui viendra grever le budget de la section de Schengen. Pour couvrir cette dépense, on percevra des droits de péage. Quel sera le rendement du péage? Rappelons, à cet égard, que la location du passage d'eau de Schengen a produit 1,150 fr. pendant les années 1883 à 1889 et que, pour les années 1889 à 1895, le même bac avait été relaissé pour la somme de 2,030 fr. Si nous tenons compte des résultats qui ont été obtenus pour les ponts de Remich, Grevenmacher et Wormeldange, où le produit annuel des péages perçus depuis la construction des ponts s'est élevé jusqu'au triple et même au quintuple de la valeur des fermages perçus pour les passages d'eau, on peut admettre, semble-t-il, que le péage sur le futur pont de Schengen atteindra le chiffre de 6,000 fr., déduction faite des frais d'entretien du pont. Dans cette somme, la section de Schengen touchera, aux termes de l'art. 2 de la loi du 31 août 1895, la moitié, c'est-à-dire 3,000 fr., pour faire face à une dépense de 4,000 fr.; elle se trouvera, par suite, en présence d'un déficit de 1,000 fr. Les contribuables de la section de Schengen sont déjà grevés aujourd'hui d'une imposition communale de 50 pCt. Et pour couvrir le découvert de 1,000 fr., il faudra les frapper d'une nouvelle imposition s'élevant à 90 pCt. des contributions foncière et mobilière, ce qui portera à 140 pCt. le total des impositions communales dans la section de Schengen. Cette charge sera d'autant plus sensible qu'une bonne partie du péage, qui sera perçu sur le pont à construire, sera supportée par les habitants du village de Schengen.

Il semble que, dans de telles circonstances, il est équitable d'alléger le budget de cette section en autorisant celle-ci à prélever d'abord sur les recettes 4 pCt. de l'argent qu'elle aura dépensé pour la construction du pont, sauf à partager avec l'État ce que le péage aura produit au-delà des 4 pCt. C'est ce que la législature a déjà fait pour d'autres localités et, en dernier lieu, pour la commune de Wormeldange. Il paraît conforme aux principes d'une bonne justice distributive de ne pas imposer au village de Schengen des conditions plus rigoureuses que celles qui ont été faites à d'autres communes du pays.

Le Gouvernement a donc pensé devoir réserver un accueil favorable à la délibération prise par le conseil communal de Remerschen sous la date du 9 octobre 1895.

J'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de bien vouloir soumettre l'avant-projet de loi ci-joint à l'avis du Conseil d'État, et de me faire parvenir en temps opportun l'avis que ce corps aura émis sur la modification qui est proposée à la loi du 31 août 1895.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Avant-projet.

Nous Adolphe, etc., etc., etc.;

Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des députés;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. — Le paragraphe final de l'art. 1er et l'art. 2 de la loi du 31 août 1895,*) portant allocation d'une subvention de l'État de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, sont modifiés de la manière suivante:

Art. 1er, *al.* 2. « Un crédit de pareille somme est alloué sous l'art. 111*bis* du budget des » dépenses de 1897. »

Art. 2. « Pour le cas où un péage serait établi et que le produit net, déduction faite des » frais d'entretien, en dépasserait l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la section de Schen» gen, le surplus est partagé par moitié entre la dite section de Schengen et l'État. »

Mandons et ordonnons etc.

---

*) Loi du 31 août 1895. — *Art.1er.* Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont à établir à Schengen, commune de Remerschen, pour une somme aversionnelle de cent mille francs. — Cette allocation est rattachée sous l'art. 108*bis* au budget des dépenses pour 1895.

Art. 2. Pour le cas où un péage serait établi, le produit net sera distribué entre la section de Schengen et l'État au prorata de leurs mises respectives.

GOUVERNEMENT
du
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

DIVISION
de
L'INTÉRIEUR.

No. 764.
2302/90

Réponse à la lettre
du
No.

1 ANNEXE.

On est prié de rappeler dans la réponse les numéros de la présente.

Luxembourg, le 11 février 1897.

Monsieur le Président,

La loi du 18 août 1895 a décidé en principe la construction d'un pont à établir sur la Moselle près du village de Schengen, et elle a autorisé le Gouvernement à intervenir dans les frais de construction du pont pour une somme aversionnelle de cent mille francs. L'art. 2 de la même loi dispose ensuite que, pour le cas où un péage serait établi, le produit net sera partagé entre la section de Schengen et l'État, au prorata de leurs mises respectives.

Cette dernière disposition, toutefois, n'a pas manqué de susciter de réelles difficultés: elle a provoqué de vives réclamations de la part de la commune intéressée qui trouve trop lourdes les charges que l'application de cette prescription législative ferait peser sur le petit village de Schengen, dont la population, d'après le recensement du 2 décembre 1895, dépasse à peine trois cents habitants. La municipalité de Remerschen estime qu'à l'instar de ce qui s'est fait pour d'autres localités, la section de Schengen devrait être autorisée à prélever sur le produit net du péage l'intérêt au

MM. L. Richard
Salentiny
Thorn
Lefort
Schlesser.

Monsieur
le Président du Conseil d'État,
à
Luxembourg

taux de 4 % de l'argent qu'elle aura dépensé pour la construction du pont. Et l'excédent seulement du produit du péage au-delà de 4 % du capital fourni par la section de Schengen serait à partager entre cette dernière et l'Etat.

Ces prétentions de la commune de Remerschen ont trouvé leur expression dans une pétition du conseil communal du 9 octobre 1895, dont la Chambre des Députés a été saisie dès le début de la session législative de 1895. Depuis lors, la pétition de l'administration communale a fait l'objet d'une instruction, dont le résultat fut communiqué à la Chambre par une dépêche ministérielle du 9 janvier 1896. Et finalement la Chambre, dans la séance du 17 décembre dernier, a décidé de prendre en considération les réclamations formulées au nom de la commune de Remerschen; et elle a renvoyé la pétition au Gouvernement pour que celui-ci lui soumette des propositions définitives.

L'avant-projet de loi ci-joint a pour but de déférer au vœu émis par la Chambre.

Il n'est pas à méconnaître que, si l'article 2 de la loi du 31 août 1895 est maintenu dans sa teneur actuelle, la section de Schengen ne doive assumer, par suite de la construction du pont sur la Moselle, des charges qui, pendant de nombreuses années, pèseront lourdement sur les contribuables de cette petite localité. D'après le devis, le coût des travaux est évalué aujourd'hui à 232.000 francs. Et ce chiffre même n'est pas encore définitif, en ce sens qu'il ne comprend pas les acquisitions de terrains qu'on devra faire sur la rive droite de la Moselle

en suite des derniers changements qui ont dû être apportés aux plans primitifs sur les observations présentées par les autorités allemandes. Pour faire face à cette dépense, la section de Schengen dispose d'abord de la subvention de l'État fixée à 100.000 francs par la loi de 1895. Et puis le don de 25.000 francs de S. M. l'Empereur d'Allemagne viendra également en déduction. Quant au concours financier que l'administration des chemins de fer allemands paraît disposée à prêter à l'entreprise qui est projetée, on ne saurait l'apprécier et fixer la part contributive que l'administration des chemins de fer consentira à assumer dans les frais des travaux qui seront exécutés sur la rive droite que lorsque les autorités prussienne et luxembourgeoise auront arrêté les plans définitifs. Ces plans, modifiés d'après les dernières exigences des autorités prussiennes, se trouvent soumis, en ce moment, à l'appréciation du Gouvernement de Trèves. Il semble donc, qu'en tenant compte des dépenses imprévues qui, comme l'expérience l'a prouvé, viennent toujours grossir le chiffre des devis les mieux établis, on peut fixer au moins à cent mille francs la dépense à laquelle la section de Schengen devra faire face. Elle le fera au moyen d'un emprunt qui sera contracté au taux de 3 ½ %; il faut en outre ½ % pour l'annuité d'amortissement, ce qui fait 4 %. Il en résultera donc une dépense annuelle de 4000 francs qui viendra grever le budget de la section de Schengen. Pour couvrir cette dépense, on percevra des droits de péage. Quel sera le rendement du péage ? Rappelons, à cet égard, que la location du passage d'eau de Schengen a produit 1150 francs pendant les années 1883 à 1889, et que pour les années

1889 à 1895 le même bac avait été relaissé pour la somme de 2030 francs. Si nous tenons compte des résultats qui ont été obtenus pour les ponts de Remich, Grevenmacher et Wormeldange, où le produit annuel des péages perçus depuis la construction des ponts s'est élevé jusqu'au triple, et même au quintuple de la valeur des fermages perçus pour les passages d'eau, on peut admettre, semble-t-il, que le péage sur le futur pont de Schengen atteindra le chiffre de 6.000 francs, déduction faite des frais d'entretien du pont. Dans cette somme, la section de Schengen touchera, aux termes de l'art. 2 de la loi du 31 août 1895, la moitié, c'est-à-dire 3000 francs, pour faire face à une dépense de 4000 francs: elle se trouvera, par suite, en présence d'un déficit de mille francs. Les contribuables de la section de Schengen sont déjà grevés aujourd'hui d'une imposition communale de 50%. Et pour couvrir le découvert de mille francs, il faudra les frapper d'une nouvelle imposition s'élevant à 90% des contributions foncière et mobilière, ce qui portera à 140% le total des impositions communales dans la section de Schengen. Cette charge sera d'autant plus sensible, qu'une bonne partie du péage qui sera perçu sur le pont à construire, sera supportée par les habitants du village de Schengen.

Il semble que, dans de telles circonstances, il est équitable d'alléger le budget de cette section en l'autorisant à prélever d'abord sur les recettes 4% de l'argent qu'elle aura dépensé pour la construction du pont, sauf à partager avec l'État, ce que le péage aura produit au-delà des 4%. C'est ce que

le législateur a déjà fait pour d'autres localités, et en dernier lieu pour la commune de Wormeldange. Il paraît conforme aux principes d'une bonne justice distributive de ne pas imposer au village de Schengen des conditions plus rigoureuses que celles qui ont été faites à d'autres communes du pays.

Le Gouvernement a donc pensé devoir réserver un accueil favorable à la délibération prise par le conseil communal de Remerschen sous la date du 9 octobre 1895.

J'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de bien vouloir soumettre l'avant-projet de loi ci-joint à l'avis du Conseil d'État, et de me faire parvenir en temps opportun l'avis que ce corps aura émis sur la modification qu'est proposée à la loi du 21 août 1895.

Le Directeur général de l'Intérieur,

A. Kirpach

No.

No. .....

Avant-projet de loi.

Nous Adolphe,

par la grâce de Dieu,

Grand-Duc de Luxembourg,

Duc de Nassau,

&c., &c., &c.

Notre Conseil d'État entendu;
De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique.

Le paragraphe final de l'art. 1er et l'art. 2 de la loi du 31 août 1895, portant allocation d'une subvention de l'État de 100.000 francs en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, sont modifiés de la manière suivante:

art. 1er, al. 2: „Un crédit de pareille somme est alloué sous l'art. 111bis du budget des dépenses de „1897.

art. 2: „Pour le cas où un péage serait établi et „que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, en dépasserait l'intérêt à 4% du capital fourni „par la section de Schengen, le surplus est partagé „par moitié entre la dite section de Schengen et „l'État."

Mandons et ordonnons etc.

1

1

Par sa dépêche, en date du 11 février d.,
N° 764/2302/90, M. le directeur-général
de l'intérieur a adressé au C. d'Etat,
pour qu'il en délibère, un projet de
[illegible] la loi du 18 août 1895

[illegible] Grevenmacher — Loi du 21 mai 1879.

50,000 — par un délai de 100000

Si produit payé dépasse 5% on
montant des annuités

— Wormeldange — Loi du 28 avril 1880

Hoogstraten.

Si payé dépasse 4% de l'apporté
forme par cour.

100000 par Etat
2000 — Emprunt d'Etat
passant à gare ?

restant 50000 à charge de

Par sa dépêche, en date du 11 février dr.,
N° 264 / 2302 / 90 M. le directeur-général
de l'intérieur a adressé au C.d'Etat,
pour qu'il en délibère, un projet de
loi du 18 août 1895

N
de
pm
Co
Conc

de
à
pro
pm
à (
der
seelen
mis
la
de
et
indig
et

Par sa dépêche, en date du 11 février dr, N° 764/2302/90 M. le directeur-général de l'intérieur a adressé au C. d'Etat, pour qu'il en délibère, un projet de loi modificative de la loi du 18 août 1895, concernant la construction d'un pont à Schengen.

La partie de la loi qu'il s'agit de changer, a trait au mode d'assignation à l'Etat et à la section de Schengen du produit du péage qui sera établi sur le pont futur.

Il est proposé de substituer à la disposition qui ordonne le partage des recettes en question entre l'Etat et la section, par égales proportionnelles à leurs mises de fonds, une clause attribuant à la section d'un prélèvement annuel préciputaire de 4 °/o ~~dans~~ de se porter dans la dépense, et ordonnant la répartition sur la base indiquée du surplus entre la trésorerie nationale et la caisse sectionnaire.

Le C. d'Etat se prononce contre l'innovation proposée.

L'art. 2 de la loi du 18 juin 1895, rendu sur l'avis conforme du Conseil, réalise cette idée de justice qui veut que lorsqu'une création affecte différents intérêts d'ordre public, qu'elle a nécessité des déboursés et est devenue une source de revenus, les représentants de ces intérêts soient admis à émolumenter dans l'entreprise au prorata de leur contribution à la dépense. La combinaison ne semblait pas du reste de caractère à pouvoir être critiquée dans ses résultats par la ~~Co~~ section. L'interrogation des chiffres auxquels se sont montés les locations des passages de la Moselle à Remich, à Grevenmacher et à Wormeldange, avant et après la construction des ponts dont ces localités se trouvent avoir été dotées, autorise à juger à 6% du capital qu'absorbera l'ouvrage projeté, le rendement minimum du péage destiné à compenser ou à alléger les charges de la construct.

Il est très probable, à en juger d'après les antécédents relevés par M. le d. g. de l'intérieur que les 6% seront sensiblement distancés. Mais en admettant même que pareille conjecture doive être mise en défaut par l'événement, la section de Schengen n'aurait toujours aucun sujet sérieux de se plaindre. Elle aurait son pont et, avec ce monument, tous les avantages qui seront la conséquence nécessaire d'une amélioration aussi notable des communications. Et pour prix des services signalés que lui rendra le pont, elle ne serait grevée, au cours de l'emprunt qu'elle contractera pour faire les fonds constitutifs de sa part dans la dépense, que d'une charge annuelle de 1000 frs, charge qui ramenée à un déboursé une fois fait ~~au moment~~ à l'ouverture de l'emprunt, s'élèverait à une somme certainement inférieure de beaucoup à la valeur du bien acquis. Elle n'aurait certes pas donné dans un mauvais marché.

L'administration communale de Remerschen repousse ~~La section de Schengen réclame~~ repousse toutefois la loi de 1895, et ses réclamations ont

provoqué le projet de loi soumis aux délibérations du Conseil.

L'art. 2 du projet ressuscite l'art 2 du projet de loi dû à l'initiative parlementaire de M. M. Knipper et Consors, disposition qui a été écartée une première fois et à bon droit, semble-t-il, par le législateur. Il serait en effet malaisé d'imaginer quelque raison plausible pour gratifier Schengen, sans que la localité eût à subir de ce chef le moindre sacrifice, non pas seulement du pont qu'elle désire, mais encore d'un cadeau en numéraire.

C'est cependant là le résultat que l'adoption de la proposition de loi entraînerait, alors que le service de l'emprunt qui fournira à Schengen ses fonds de participation à la construction projetée, serait absolument garanti par son précipit, et qu'il ne s'agirait plus pour la section que d'embourser annuellement, par imports plus ou moins élevés, sa moitié dans le restant des encaissements réalisés par le service péager.

La dépêche ministérielle du 11 février fait ~~fonds sur~~ état de la loi du 28 avril 1886, qui a décrété la création du pont de Wormeldange, et dont l'art. 2 est conçu dans les mêmes termes que l'art. 2 du projet de loi. L'argument ne porte pas, les deux situations mises en présence ~~n'étant pas régies par les mêmes circonstances~~, s'écartant l'une de l'autre par différents côtés. La revue des travaux préparatoires de la loi du 28 avril 1886 nous enseigne que la section centrale avait d'abord préconisé, au profit de la commune de Wormeldange, un prélèvement, à concurrence de 5 % du capital fourni par la caisse locale, ou du montant de l'annuité de l'emprunt qu'elle ferait en vue de la construction de son pont, sur le produit net que laisserait le péage après déduction des frais d'entretien de l'ouvrage ; le surplus de ce produit devant échoir à l'Etat, et que cette disposition n'a pas passé dans la loi

parce qu'elle traitait la commune avec trop de faveur respectivement à l'Etat. Si donc la pensée qui, dans l'examen, au point de vue financier, de l'affaire du pont de Warmeldange, avait tendu à libérer la commune de ses charges de coopération à cet ouvrage, moyennant une allocation privilégiée sur le rendement du péage, et qui a été finalement rejetée comme préjudiciable à l'Etat, était reprise en faveur de Schengen, la section ne pourrait certes pas récriminer contre son sort. Le C. d'Etat propose de remanier en ce sens la loi critiquée. Le produit du péage recevrait une triple affectation. Il serait appliqué d'abord ~~au défrai de~~ à l'entretien du pont, il servirait ensuite à tenir indemne la section de Schengen du concours financier qu'elle aurait prêté à l'oeuvre, et il serait dévolu pour le surplus à l'Etat. La dite section, qui repousse l'éventualité de ne pas rentrer dans l'intégralité de

sa mise de fonds, ne peut pas élever la prétention d'être lotie au delà de ce recouvrement. La part réservée à l'Etat sera aléatoire. Il pourra récupérer son apport, bénéficier même d'un excédent. L'événement pourra aussi le constituer en perte. En toute hypothèse il sera juste que, courant seul les mauvais hasards de l'entreprise, il soit seul aussi à profiter des contingences favorables.

Il résulte de la communication de M. le d. g. de l'Intérieur, que la section sera admise à contracter son emprunt, contre prestation d'un intérêt de 3 1/2 %, montant qui, joint à l'annuité d'amortissement du capital, mise à 1/2 %, fait ressortir à 4 % la charge annuelle qu'elle aura à supporter pour le service de l'emprunt. [Il est entendu qu'au cas où la législature prendrait en gré l'avis du C. d'Etat, le Gouvernement aurait charge de veiller à ce que le conditionnement et spécialement la tarification

MANUSCRIT.

PROJET DE LOI MODIFICATIVE

CONCERNANT

la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Avant-projet.

Nous Adolphe, etc., etc., etc. ;
Notre Conseil d'État entendu ;
De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique. — Le paragraphe final de l'art. 1er et l'art. 2 de la loi du 31 août 1895 *) par

8

du péage ne puissent, par le délaissement des intérêts du trésor, venir à traverser les vues qui auront guidé le législateur. Le Conseil rappelle la recommandation qu'il a déjà faite à ce sujet dans son avis du 8 mai 1894.

En conséquence l'art. 2 de la loi du 18 août 1895 serait à remplacer par la formule suivante :

~~« Pour le cas où un péage serait~~

« S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, en ~~dépassant~~ dépassât l'intérêt à 4% du capital fourni par la section de Schengen, l'excédant serait versé dans la caisse de l'État ».

La modification proposée à l'art. 1 de la loi de 1895 s'impose par l'abord dans l'exécution de cette loi.

MANUSCRIT.

PROJET DE LOI MODIFICATIVE

CONCERNANT

la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Avant-projet.

Nous Adolphe, etc., etc., etc. ;

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Avons ordonné et ordonnons :

Article unique. — Le paragraphe final de l'art. 1er et l'art. 2 de la loi du 31 août 1895,*) portant allocation d'une subvention de l'État de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, sont modifiés de la manière suivante :

Art. 1er, *al.* 2. « Un crédit de pareille somme est alloué sous l'art. 111*bis* du budget des » dépenses de 1897. »

Art. 2. « Pour le cas où un péage serait établi et que le produit net, déduction faite des » frais d'entretien, en dépasserait l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la section de Schen- » gen, le surplus est partagé par moitié entre la dite section de Schengen et l'État. »

Mandons et ordonnons etc.

Lettre au Conseil d'Etat.

Luxembourg, le 11 février 1897.

Monsieur le Président,

La loi du 18 août 1895 a décidé en principe la construction d'un pont à établir sur la Moselle près du village de Schengen, et elle a autorisé le Gouvernement à intervenir dans les frais de construction pour une somme aversionnelle de cent mille francs. L'art. 2 de la même loi dispose ensuite que, pour le cas où un péage serait établi, le produit net en sera partagé entre la section de Schengen et l'État, au prorata de leurs mises respectives.

Cette dernière disposition, toutefois, n'a pas manqué de susciter de réelles difficultés ; elle a provoqué de vives réclamations de la part de la commune intéressée, qui trouve trop lourdes les charges que l'application de cette prescription législative ferait peser sur le petit village de Schengen, dont la population, d'après le recensement du 2 décembre 1895, dépasse à peine trois cents habitants. La municipalité de Remerschen estime qu'à l'instar de ce qui s'est fait pour d'autres localités, la section de Schengen devrait être autorisée à prélever sur le produit net du péage l'intérêt au taux de 4 pCt. de l'argent qu'elle aura dépensé pour la construction du pont, et l'excédant seulement du produit du péage au-delà de 4 pCt. du capital fourni par la section de Schengen serait à partager entre cette dernière et l'État.

Ces prétentions de la commune de Remerschen ont trouvé leur expression dans une pétition du conseil communal du 9 octobre 1895, dont la Chambre des députés a été saisie dès le

---

*) Loi du 31 août 1895. — *Art.1er*. Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont à établir à Schengen, commune de Remerschen, pour une somme aversionnelle de cent mille francs. — Cette allocation est rattachée sous l'art. 108*bis* au budget des dépenses pour 1895.

Art. 2. Pour le cas où un péage serait établi, le produit net sera distribué entre la section de Schengen et l'État au prorata de leurs mises respectives.

début de la session législative de 1895. Depuis lors, la pétition de l'administration communale a fait l'objet d'une instruction, dont le résultat fut communiqué à la Chambre par une dépêche ministérielle du 9 janvier 1896. Finalement, la Chambre, dans la séance du 17 décembre dernier, a décidé de prendre en considération les réclamations formulées au nom de la commune de Remerschen, et elle a renvoyé la pétition au Gouvernement pour que celui-ci lui soumette des propositions définitives.

L'avant-projet de loi ci joint a pour but de déférer au vœu émis par la Chambre.

Il n'est pas à méconnaître que, si l'art. 2 de la loi du 31 août 1895 est maintenu dans sa teneur actuelle, la section de Schengen ne doive assumer, par suite de la construction du pont sur la Moselle, des charges qui, pendant de nombreuses années, pèseront lourdement sur les contribuables de cette petite localité. D'après le devis, le coût des travaux est évalué aujourd'hui à 232,000 francs. Ce chiffre même n'est pas encore définitif, en ce sens qu'il ne comprend pas les acquisitions de terrains qu'on devra faire sur la rive droite de la Moselle en suite des derniers changements qui ont dû être apportés aux plans primitifs, sur les observations présentées par les autorités allemandes. Pour faire face à cette dépense, la section de Schengen dispose d'abord de la subvention de l'État fixée à 100,000 fr. par la loi de 1895; puis le don de 25,000 fr. de S. M. l'Empereur d'Allemagne viendra également en déduction. Quant au concours financier que l'administration des chemins de fer allemande paraît disposée à prêter à l'entreprise qui est projetée, on ne saurait l'apprécier et fixer la part contributive que cette administration consentira à assumer dans les frais des travaux qui seront exécutés sur la rive droite que lorsque les autorités prussienne et luxembourgeoise auront arrêté les plans définitifs. Ces plans, modifiés d'après les dernières exigences des autorités prussiennes, se trouvent soumis, en ce moment, à l'appréciation du Gouvernement de Trèves. Il semble donc qu'en tenant compte des dépenses imprévues qui, comme l'expérience l'a prouvé, viennent toujours grossir le chiffre des devis les mieux établis, on peut fixer au moins à cent mille francs la dépense à laquelle la section de Schengen devra faire face. Elle le fera au moyen d'un emprunt qui sera contracté au taux de 3,50 pCt.; il faut en outre $^1/_2$ pCt. pour l'annuité d'amortissement, ce qui fait 4 pCt. Il en résultera donc une dépense annuelle de 4,000 fr., qui viendra grever le budget de la section de Schengen. Pour couvrir cette dépense, on percevra des droits de péage. Quel sera le rendement du péage? Rappelons, à cet égard, que la location du passage d'eau de Schengen a produit 1,150 fr. pendant les années 1883 à 1889 et que, pour les années 1889 à 1895, le même bac avait été relaissé pour la somme de 2,030 fr. Si nous tenons compte des résultats qui ont été obtenus pour les ponts de Remich, Grevenmacher et Wormeldange, où le produit annuel des péages perçus depuis la construction des ponts s'est élevé jusqu'au triple et même au quintuple de la valeur des fermages perçus pour les passages d'eau, on peut admettre, semble-t-il, que le péage sur le futur pont de Schengen atteindra le chiffre de 6,000 fr., déduction faite des frais d'entretien du pont. Dans cette somme, la section de Schengen touchera, aux termes de l'art. 2 de la loi du 31 août 1895, la moitié, c'est-à-dire 3,000 fr., pour faire face à une dépense de 4,000 fr.; elle se trouvera, par suite, en présence d'un déficit de 1,000 fr. Les contribuables de la section de Schengen sont déjà grevés aujourd'hui d'une imposition communale de 50 pCt. Et pour couvrir le découvert de 1,000 fr., il faudra les frapper d'une nouvelle imposition s'élevant à 90 pCt. des contributions foncière et mobilière, ce qui portera à 140 pCt. le total des impositions communales dans la section de Schengen. Cette charge sera d'autant plus sensible qu'une bonne partie du péage, qui sera perçu sur le pont à construire, sera supportée par les habitants du village de Schengen.

Il semble que, dans de telles circonstances, il est équitable d'alléger le budget de cette section en autorisant celle-ci à prélever d'abord sur les recettes 4 pCt. de l'argent qu'elle aura dépensé pour la construction du pont, sauf à partager avec l'État ce que le péage aura produit au-delà des 4 pCt. C'est ce que la législature a déjà fait pour d'autres localités et, en dernier lieu, pour la commune de Wormeldange. Il paraît conforme aux principes d'une bonne justice distributive de ne pas imposer au village de Schengen des conditions plus rigoureuses que celles qui ont été faites à d'autres communes du pays.

Le Gouvernement a donc pensé devoir réserver un accueil favorable à la délibération prise par le conseil communal de Remerschen sous la date du 9 octobre 1895.

J'ai l'honneur de vous prier, Monsieur le Président, de bien vouloir soumettre l'avant-projet de loi ci-joint à l'avis du Conseil d'État, et de me faire parvenir en temps opportun l'avis que ce corps aura émis sur la modification qui est proposée à la loi du 31 août 1895.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Avis du Conseil d'Etat.

Par sa dépêche en date du 11 février dernier, M. le Directeur général de l'intérieur a adressé au Conseil d'État, pour qu'il en délibère, un projet de loi modificative de la loi du 18 août 1895, concernant la construction d'un pont à Schengen.

La partie de la loi qu'il s'agit de changer a trait au mode d'assignation à l'État et à la section de Schengen, du produit du péage qui sera établi sur le pont futur. Il est proposé de substituer à la disposition qui ordonne le partage des recettes en question entre l'État et la section, par égalité proportionnelle à leurs mises de fonds, une clause attributive à la section d'un prélèvement annuel précipuaire de 4 pCt. de sa part dans la dépense, et ordonnant la répartition sur la base indiquée du surplus entre le trésor de l'État et la caisse sectionnaire.

Le Conseil d'État se prononce contre l'innovation proposée.

L'art. 2 de la loi du 18 juin 1895, rendu sur l'avis conforme du Conseil, réalise cette idée de justice qui veut que lorsqu'une création affecte différents intérêts d'ordre public, qu'elle a nécessité des déboursés et est devenue une source de revenus, les représentants de ces intérêts soient admis à émolumenter dans l'entreprise au prorata de leur contribution à la dépense. La combinaison ne semblait pas, du reste, de caractère à pouvoir être critiquée dans ses résultats par la section intéressée. L'interrogation des chiffres auxquels sont montées les locations des passages de la Moselle à Remich, à Grevenmacher et à Wormeldange, avant et après la construction des ponts dont ces localités se trouvent avoir été dotées, autorise à fixer à 6 pCt. du capital qu'absorbera l'ouvrage projeté, le rendement minimum du péage destiné à compenser ou à alléger les charges de la construction.

Il est très probable, à en juger d'après les antécédents relevés par M. le Directeur général de l'intérieur, que les 6 pCt. seront sensiblement distancés. Mais en admettant même que pareille conjecture doive être mise en défaut par l'événement, la section de Schengen n'aurait toujours aucun sujet sérieux de se plaindre. Elle aurait son pont et, avec ce monument, tous les avantages qui seront la conséquence nécessaire d'une amélioration aussi notable des communications. Et pour prix des services signalés que lui rendra le pont, elle ne serait grevée, au cours de l'emprunt qu'elle contractera pour faire les fonds constitutifs de sa part dans la dépense, que d'une charge annuelle de 1000 fr., charge qui, ramenée à un déboursé une fois fait à l'ouverture de l'emprunt, s'élèverait à une somme certainement inférieure de beaucoup à la valeur du bien acquis. Elle n'aurait certes pas donné dans un mauvais marché.

L'administration communale de Remerschen repousse toutefois la loi de 1895, et ses réclamations ont provoqué le projet de loi soumis aux délibérations du Conseil.

L'art. 2 du projet ressuscite l'art. 2 du projet de loi dû à l'initiative parlementaire de MM. Knepper et consors, disposition qui a été écartée une première fois et à bon droit, semble-t-il, par le législateur. Il serait, en effet, malaisé d'imaginer quelque raison plausible pour gratifier Schengen, sans que la localité eût à subir de ce chef le moindre sacrifice, non pas seulement du pont qu'elle desire, mais encore d'un cadeau en numéraire. C'est cependant là le résultat que l'adoption de la proposition de loi entraînerait, alors que le service de l'emprunt qui fournira à Schengen ses fonds de participation à la construction projetée, serait absolument garanti par son préciput, et qu'il ne s'agirait plus pour la section que d'embourser annuellement, par impôts plus ou moins élevés, sa moitié dans le restant des encaissements réalisés par le service péager.

La dépêche ministérielle du 11 février fait état de la loi du 28 avril 1886, qui a décrété la création du pont de Wormeldange, et dont l'art. 2 est conçu dans les mêmes termes que l'art. 2 du projet de loi. L'argument ne porte pas, les deux situations mises en présence s'écartant l'une de l'autre par différents côtés. La revue des travaux préparatoires de la loi du 28 avril 1886 nous enseigne que la section centrale avait d'abord préconisé, au profit de la commune de Wormeldange, un prélèvement à concurrence de 5 pCt. du capital fourni par la caisse locale ou du montant de l'annuité de l'emprunt qu'elle ferait en vue de la construction de son pont, sur le produit net que laisserait le péage après déduction des frais d'entretien de l'ouvrage, le surplus de ce produit devant échoir à l'État, et que cette disposition n'a pas passé dans la loi parce qu'elle traitait la commune avec trop de faveur resp. à l'État. Si donc la pensée qui, dans l'examen, au point de vue financier, de l'affaire du pont de Wormeldange avait tendu à libérer la commune de ses charges de coopération à cet ouvrage, moyennant une allocation privilégiée sur le rendement du péage, et qui a été finalement rejetée comme préjudiciable à l'État, était reprise en faveur de Schengen, la section ne pourrait certes pas récriminer contre son sort. Le Conseil d'État propose de remanier en ce sens la loi critiquée. Le produit du péage recevrait une triple affectation : il serait appliqué d'abord

à l'entretien du pont, il servirait ensuite à tenir indemne la section de Schengen du concours financier qu'elle aurait prêté à l'œuvre, et il serait dévolu pour le surplus à l'État. La dite section, qui repousse l'éventualité de ne pas rentrer dans l'intégralité de sa mise de fonds, ne peut pas élever la prétention d'être lotie au-delà de ce recouvrement. La part réservée à l'État sera aléatoire. Il pourra récupérer son apport, bénéficier même d'un excédant. L'évènement pourra aussi le constituer en perte. En toute hypothèse, il sera juste que, courant seul les mauvais hasards de l'entreprise, il soit seul aussi à profiter des contingences favorables.

Il résulte de la communication de M. le Directeur général de l'intérieur, que la section sera admise à contracter son emprunt contre prestation d'un intérêt de 3½ pCt., montant qui, joint à l'annuité d'amortissement du capital, mise à un demi pCt., fait ressortir à 4 pCt. la charge annuelle qu'elle aurait à supporter pour le service de l'emprunt.

Il est entendu qu'en cas où la législature prendrait en gré l'avis du Conseil d'État, le Gouvernement aurait charge de veiller à ce que le conditionnement et spécialement la tarification du péage ne puissent, par le délaissement des intérêts du Trésor, venir à traverser les vues qui auront guidé le législateur. Le Conseil rappelle la recommandation qu'il a déjà faite à ce sujet dans son avis du 8 mai 1894.

En conséquence, l'art 2 de la loi du 18 août 1895 serait à remplacer par la formule suivante :

« S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, en » dépassât l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la section de Schengen, l'excédent serait » versé dans la caisse de l'État. »

La modification proposée à l'art. 1er de la loi de 1895 s'impose par le retard dans l'exécution de cette loi.

Ainsi délibéré en séance plénière le 12 mars 1897.

Le Président,
H. Vannerus.

Le Secrétaire,
P. Ruppert.

2291.

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

DIVISION
des
AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Luxembourg, le 21 Mai 1897.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que dans sa séance de cejourd'hui la Chambre des Députés a adopté à l'unanimité des votants le projet de loi concernant la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen (déclaration d'utilité publique de la loi du 31 Août 1895).

Vous voudrez bien, Monsieur le Président, soumettre à la décision du Conseil la proposition faite par la Chambre, dans la même séance, de dispenser le projet de loi dont s'agit du second vote prévu par l'art. 59 de la Constitution.

Le Ministre d'État,
Président du Gouvernement,

Monsieur le Président
du Conseil d'État
à
Luxembourg.

GRAND

LUXEM

CONSEI

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'État,

Appelé par dépêche du Ministre d'État, Président du Gouvernement, du 21 Mai 1897, à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du projet de loi concernant la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen

projet qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du même jour, à l'unanimité des membres votants

et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu le dit projet de loi et l'avis y émis par le Conseil en séance du 12 Mars 1897.

Se déclare d'accord avec la Chambre des Députés pour dispenser le projet de loi dont s'agit du second vote prévu par l'art. 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du Mai 1897.

Le Président,

Le Secrétaire,

GRAND-D

L'I

Ré

du .....

On est p
le

Monsie

du C

L

GOUVERNEMENT
DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

DIVISION
DE
L'INTÉRIEUR.

№ 2302/90.

Réponse à la lettre

du .....

№ .....

5 ANNEXE.

On est prié de rappeler dans la réponse les numéros de la présente.

6/3.

Luxembourg, le 27 septembre 1907

Monsieur le Président,

La loi du 29 mai 1897, portant allocation d'un crédit de 100 000 francs sous l'article 111 bis du budget des dépenses de 1897 en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à SCHENGEN, n'a pu sortir ses effets, puisque l'exécution du dit ouvrage vient seulement d'être entamée dans la saison courante.- De plus , en 1897, la section de SCHENGEN seule devait construire le pont, et la loi précitée disposait en conséquence que dans l'hypothèse où le produit net du péage établi sur le pont dépasserait l'intérêt à 4% du capital fourni par la section de SCHENGEN, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat. Ce texte n'est plus en concordance avec la situation actuelle en ce que dans l'intervalle les deux sections de REMERSCHEN et de WINTRANGE ont consenti à contribuer à la dépense , à savoir REMERSCHEN par 2/7 et WINTRANGE par 1/7.

Ces considérations m'ont déterminé à préparer le nouvel avant-projet de loi ci-joint que j'ai l'honneur de soumettre aux délibérations du Conseil d'ETAT.

J'ajouterai , à titre de renseignement, que, d'après les calculs établis en 1897, la charge à laquelle

Monsieur le Président
du Conseil d'Etat,
à
L U X E M B O U R G .

la section de SCHENGEN devrait faire face alors, avait été évaluée à environ 1oo ooo francs, tandis que la dépense nette à supporter aujourd'hui par les trois sections intéressées, s'élèvera d'après les prévisions, à 17o ooo frs.

Les pièces jointes: délibération du conseil communal de REMERSCHEN du 11 juillet 19o7; rapport de M. le Commissaire de district de GREVENMACHER du 15 du même mois; avec tableau y annexé; et contrat passé avec l'entrepreneur de la construction, éclaireront le Conseil d'Etat plus amplement sur le côté financier du projet.

Le Directeur général de l'Intérieur,

h. Kirpach

Mr le D. E. de l'Int. soumet à ...

(1)

I

No ..... ~~Avant~~-Projet de loi, tendant à l'allocation d'un crédit de 100,000 francs en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Nous Guillaume,

par la grâce de Dieu,

Grand-Duc de Luxembourg,

Duc de Nassau,

&c., &c., &c.

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

A v o n s o r d o n n é e t o r d o n n o n s:

Art. 1.- Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen par une somme aversionnelle de 100,000 francs.- Cette allocation est rattachée sous l'article (111bis) au budget des dépenses pour 1908.

Art. 2.- S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien dépassât l'intérêt à 4 % du capital fourni par la commune de Remerschen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat.

Mandons et ordonnons etc.....

Mr le D. G. de l'Int. soumet à nouveau au C. d'Et. un projet de loi ayant pour but de faire allouer pour l'Etat à la commune de Remerschen une subvention de 100 000 frs pour favoriser la construction d'un pont à Schengen.

Deux fois déjà par les lois du 31 août 1895 et celle du 24 mai 97 ce crédit avait été voté et faute d'emploi il est tombé X en économie.

X chaque fois

Aujourd'hui cependant les arrangements pris avec l'ord. prussiennes paraissent définitivement figés; il en est de même X pour les combinaisons financières à prendre avec les divers départements X du G. et ~~[illegible]~~ encore enfin en ce qui concerne les conditions et charge sous lesquelles l'entrepreneur se charge à forfait d'exécuter les travaux prévus.

X paraît il

X intéressés

En présence du fait que deux lois votées X sur avis conformes du C. d'Et ont reconnu l'utilité de cette dépense il est inutile d'en justifier l'utilité à nouveau. Le texte actuellement soumis étant le même que celui de la loi de 1897 ne donne non plus lieu à l'observation.

X toujours

Cependant pour éviter un mal entendu le C. croit devoir relever les circonstances suivantes: Le coût de tous les travaux est fixé à la somme de 368906 frs. Pour rendre possible l'exécution l'entrepreneur renonce provisoirement au paiement d'une somme de 20156 sauf à les récupérer sur les subsides à accorder à l'avenir à cette entreprise après que la commune aura touché de ce chef 30000 frs. C'est là une combinaison insolite et qui prise comme telle serait sans portée aucune. Si il n'existait déjà des engagements arrêtés définitivement.

encore

pour le G.

Le projet de loi concernant la subvention de 100 000 à répartir à X pour l'aide à la commune de Remerschen pour la construction d'un pont à Schengen

Chambre des députés, session ordinaire 1907

Le Ministre

PROJET DE LOI

TENDANT

à l'allocation d'un crédit de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Nous Guillaume, etc., etc., etc. ;
Notre Conseil d'Etat entendu ;
De l'assentiment de la Chambre des députés ;
Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er.

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen par une somme aversionnelle de 100,000 fr. — Cette allocation est rattachée sous l'art. 111 *bis* au budget des dépenses pour 1908.

Art. 2.

S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, dépassât l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune de Remerschen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat

ns etc.

d'État.

Luxembourg, le 27 septembre 1907.

it de 100,000 fr. sous l'art. 111 *bis* du
truction d'un pont sur la Moselle à
du dit ouvrage vient seulement d'être
7, la section de Schengen seule devait
séquence que dans l'hypothèse où le
térêt à 4 pCt. du capital fourni par la
aisse de l'Etat. Ce texte n'est plus en
ns l'intervalle, les deux sections de
à la dépense, à savoir Remerschen

délibérations du Conseil d'Etat le nou-

les calculs établis en 1897, la charge à
avait été évaluée à environ 100.000 fr.,
r les trois sections intéressées s'élè-

al de Remerschen du 11 juillet 1907 ;
macher du 15 du même mois, avec
eur de la construction, éclaireront le
projet.

Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Loi 31. Août 1895.

art. 1er. Le Gouvt est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont à Schengen — pour une somme aversionnelle de fr 100,000

art. 2. Pour le cas où un péage serait établi le produit net sera distribué entre la section de Schengen et l'Etat au prorata de leurs mises respectives.

Loi du 29. Mai 1897.

art. 2 modifié. S'il était établi un péage, et que le produit net déduction faite des frais d'entretien, dépassât l'intérêt à 4% du capital fourni par la section de Schengen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat.

Dans la même convention il est dit que la subvention de 100000 fr ne sera pas imputé comme subside sur l'avoir. Il en faudrait excepté ainsi que le demande Mr le Commissaire de district dans sa note du 15 juil. 1907 tous les subsides ~~dont~~ ~~ne~~ à accorder à la dite commune soit en travaux soit en numéraire par un autre département du G.

Au surplus le conseil est d'avis qu'il y a lieu de donner suite au projet soumis

Ainsi délibéré en séance plénière le 15 9bre 1907

Le Président

Le Secrétaire

PROJET DE LOI

TENDANT

à l'allocation d'un crédit de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Nous Guillaume, etc., etc., etc. ;
Notre Conseil d'Etat entendu ;
De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er.

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen par une somme aversionnelle de 100,000 fr. — Cette allocation est rattachée sous l'art. 111 *bis* au budget des dépenses pour 1908.

Art. 2.

S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, dépassât l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune de Remerschen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat.

nons etc.

il d'État.

Luxembourg, le 27 septembre 1907.

édit de 100,000 fr. sous l'art. 111 *bis* du
nstruction d'un pont sur la Moselle à
on du dit ouvrage vient seulement d'être
897, la section de Schengen seule devait
conséquence que dans l'hypothèse où le
'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la
a caisse de l'Etat. Ce texte n'est plus en
dans l'intervalle, les deux sections de
ıer à la dépense, à savoir Remerschen

ux délibérations du Conseil d'Etat le nou-

s les calculs établis en 1897, la charge à
, avait été évaluée à environ 100.000 fr.,
par les trois sections intéressées s'élè-

ıunal de Remerschen du 11 juillet 1907 ;
enmacher du 15 du même mois, avec
eneur de la construction, éclaireront le
lu projet.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Dans la même convention il est dit que la subvention de 100000 fr ne sera pas imputé comme subside sur l'avoir. Il en faudrait excepté ainsi que le demande Mr le Commissaire de district dans sa note du 15 juil. 1907 tous les subsides ~~dans~~ à accorder à la dite commune soit en travaux soit en numéraire par un autre département du G.

Au surplus le conseil est d'avis qu'il y a lieu de donner suite au projet soumis

Ainsi délibéré en séance plénière le 15 9bre 1907

Le Président

Le Secrétaire

PROJET DE LOI

TENDANT

à l'allocation d'un crédit de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Nous Guillaume, etc., etc., etc. ;
Notre Conseil d'Etat entendu ;
De l'assentiment de la Chambre des députés ;
Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er.

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen par une somme aversionnelle de 100,000 fr. — Cette allocation est rattachée sous l'art. 111 *bis* au budget des dépenses pour 1908.

Art. 2.

S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, dépassât l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune de Remerschen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat.

Mandons et ordonnons etc.

Dépêche au Conseil d'État.

Luxembourg, le 27 septembre 1907.

Monsieur le Président,

La loi du 29 mai 1897, portant allocation d'un crédit de 100,000 fr. sous l'art. 111 *bis* du budget des dépenses de 1897 en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, n'a pu sortir ses effets, puisque l'exécution du dit ouvrage vient seulement d'être entamée dans la saison courante. — De plus, en 1897, la section de Schengen seule devait construire le pont, et la loi précitée disposait en conséquence que dans l'hypothèse où le produit net du péage établi sur le pont dépasserait l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la section de Schengen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat. Ce texte n'est plus en concordance avec la situation actuelle en ce que, dans l'intervalle, les deux sections de Remerschen et de Wintrange ont consenti à contribuer à la dépense, à savoir Remerschen par deux septièmes et Wintrange par un septième.

Ces considérations m'ont déterminé à soumettre aux délibérations du Conseil d'Etat le nouveau projet de loi ci-joint.

J'ajouterai, à titre de renseignement, que, d'après les calculs établis en 1897, la charge à laquelle la section de Schengen devait faire face alors, avait été évaluée à environ 100.000 fr., tandis que la dépense nette à supporter aujourd'hui par les trois sections intéressées s'élèvera, d'après les prévisions, à 170,000 fr.

Les pièces jointes : délibération du conseil communal de Remerschen du 11 juillet 1907 ; rapport de M. le commissaire de district de Grevenmacher du 15 du même mois, avec tableau y annexé ; et contrat passé avec l'entrepreneur de la construction, éclaireront le Conseil d'Etat plus amplement sur le côté financier du projet.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Avis de M. le commissaire de district.

Grevenmacher, le 15 juillet 1907.

Monsieur le Directeur général,

Il me serait difficile de contester la valeur des arguments que M. l'ingénieur Wurth fait valoir dans sa lettre du 22 mai dernier pour justifier ses prétentions. Lors de la passation du contrat, le 7 juillet 1905, rien n'autorisait de prévoir que l'approbation des plans définitifs se ferait attendre pendant deux ans; ce retard n'est pas attribuable à l'entrepreneur.

Depuis les deux dernières années, tous les matériaux, les salaires des ouvriers, etc., etc., ont augmenté dans des proportions très notables. En moyenne, M. Wurth taxe cette augmentation à 35 pCt. Aussi se croit-il fondé de revendiquer de la part de la commune la majoration du prix de forfait jusqu'à concurrence de 25 pCt. de la dépense, soit une augmentation de 73,781 fr. Si le conseil communal n'entendait pas entrer dans ces vues, l'entrepreneur déclare entamer la voie judiciaire pour obtenir la résiliation du contrat. Or, ne serait-il pas à présumer qu'un procès aurait pour conséquence inévitable de faire sombrer définitivement la construction en projet? Il est, en effet, à prévoir que l'administration des chemins de fer de Sarrebruck n'accorderait plus une nouvelle prorogation de délai pour l'établissement du passage supérieur. Ainsi acculée, la commune se trouvait obligée d'entrer dans la voie des négociations : après de longs pourparlers, M. Wurth a consenti à rabattre des prétentions primitivement formulées dans sa lettre du 22 mai dernier, la somme de 20,156 fr. ; cette concession, il ne l'a faite que sous la réserve expresse qu'il commencerait à participer par moitié aux subsides que l'Etat accorderait éventuellement à la commune, mais seulement à partir du moment que ces subsides dépasseraient la somme de 30,000 fr. Il est donc entendu que la subvention de 100,000 fr. votée en 1895 par la Chambre des députés, ainsi que celle de 25,000 fr. que la commune attend du département des travaux publics pour la construction de la rampe sur la rive luxembourgeoise, resteront définitivement acquises à cette dernière. Tous les autres subsides alloués ultérieurement sur la caisse du Trésor seraient, déduction faite d'un préciput de 5000 fr. pour parfaire le montant de 30,000 fr., au profit de la caisse communale, répartis par parts égales entre la commune et l'entrepreneur.

A mon sentiment, la délibération telle qu'elle a été formulée et avec laquelle l'entrepreneur s'est déclaré en parfait accord, est dans le cas de trouver l'approbation de l'autorité supérieure.

Il appert du tableau joint que j'ai établi pour documenter la situation financière, que la commune se verra obligée de recourir, déduction faite de toutes les subventions, à un emprunt de 170,000 fr. lequel, échelonné sur une période de remboursement de soixante-quatre ans, provoquera une annuité annuelle de 6909 fr. ; pour soixante ans, l'annuité s'élèvera à 7028 fr.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 8 mai 1894 relatif à la proposition de loi présentée par M. le député Knepper à la date du 16 décembre 1891, évalue le péage du pont de Schengen à un minimum de 6000 à 7000 fr. Mais le pont de Sierk-Niederkontz, récemment construit, détournant nécessairement une partie du trafic, ne permet plus d'admettre le rendement ci-dessus présumé. D'après moi, il convient de réduire le péage à 5500 fr.

En l'abaissant à ce chiffre, il resterait encore à récupérer, par voie d'impositions, la somme de fr. (6909 — 5500 =) 1409, soit à charge de Remerschen 2/7 = 402,50 fr., ce qui représente une imposition au marc le franc de 22 pCt. ; à charge de Schengen 4/7 = 805 fr., ou 60 pCt. ; à charge de Wintrange 1/7 = 201,50 fr. L'annuité pour la section de Wintrange pourra être couverte moyennant les ressources du budget ordinaire.

En limitant le délai de remboursement à soixante ans seulement, la charge annuelle du même emprunt sera portée à 7028 fr., soit pour Remerschen une augmentation du marc le franc de 24 pCt. et pour Schengen celle de 70 pCt. Aujourd'hui déjà, les deux sections sont grevées chacune d'une imposition de 100 pCt. ; aussi je serais d'avis, afin ne pas trop les charger, de fixer, à titre exceptionnel, le délai de remboursement à soixante-quatre ans.

En cas d'approbation de la délibération jointe, je me permets de vous donner à considérer, M. le Directeur général, s'il ne conviendrait pas de ratifier l'arrangement par un nouveau contrat à établir entre la commune et l'entrepreneur.

Le Commissaire de district,
MERSCH.

Avis du Conseil d'Etat

M. le Directeur général de l'intérieur soumet à nouveau au Conseil d'Etat un projet de loi ayant pour but de faire allouer par l'Etat à la commune de Remerschen une subvention de 100,000 fr. pour favoriser la construction d'un pont à Schengen.

Deux fois déjà, par la loi du 31 août 1895 et celle du 29 mai 1897, ce crédit avait été voté et faute d'emploi il est tombé chaque fois en économie.

Aujourd'hui cependant les arrangements pris avec l'administration prussienne paraissent définitivement fixés ; il en est de même, paraît-il, pour les combinaisons financières à prendre avec les divers départements intéressés du Gouvernement et enfin en ce qui concerne les conditions et charges sous lesquelles l'entrepreneur se charge à forfait d'exécuter les travaux prévus.

En présence du fait que deux lois votées, toujours sur avis conforme du Conseil d'Etat, ont reconnu l'utilité de cette dépense, il est inutile d'en justifier l'utilité à nouveau. Le texte actuellement soumis étant le même que celui de la loi de 1897, ne donne non plus lieu à observation.

Cependant pour éviter un mal-entendu, le Conseil croit devoir relever encore les circonstances suivantes : Le coût de tous les travaux est fixé à la somme de 368,906 fr. Pour rendre possible l'exécution, l'entrepreneur renonce provisoirement au paiement d'une somme de 20,156 fr. sauf à les recupérer sur les subsides à accorder à l'avenir par le Gouvernement à cette entreprise après que la commune aura touché de ce chef 30,000 fr. C'est là une combinaison insolite et qui, prise comme telle, serait sans portée aucune, s'il n'existait déjà des engagements arrêtés définitivement. Dans la même convention il est dit que la subvention de 100,000 fr. ne sera pas imputée comme subside sur l'avoir. Il en faudrait excepter, ainsi que le demande M. le Commissaire de district dans sa note du 15 juillet 1907, tous les subsides à accorder à la dite commune soit en travaux, soit en numéraire par un autre département du Gouvernement.

Au surplus, le Conseil est d'avis qu'il y a lieu de donner suite au projet soumis.

Ainsi délibéré en séance plenière, le 15 novembre 1907.

Le Président,
VANNERUS.

Le Secrétaire,
P. RUPPERT.

Rapport au Grand-Duc.

Luxembourg, le 23 novembre 1907.

Monseigneur,

J'ai l'honneur de soumettre très respectueusement à Votre Altesse Royale un projet de loi tendant à autoriser la liquidation à charge de l'Etat d'un subside de 100.000 francs en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen. La même subvention avait été insérée déjà aux budgets de 1895 et de 1897; mais, à cause des difficultés que rencontrait de la part des autorités d'Outre-Moselle le projet présenté par l'administration luxembourgeoise, les travaux n'ont pu être commencés en temps voulu, et la subvention votée en 1895 et 1897 est restée chaque fois dans la caisse de l'Etat. Aujourd'hui, les négociations avec les Administrations prussiennes sont terminées et le pont est en voie de construction, de sorte que le moment est venu de soumettre une dernière fois au vote de la législature la contribution que l'Etat s'est précédemment engagé à accorder.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 15 novembre courant, a cru devoir arrêter son attention à une combinaison qui a trouvé place dans le contrat passé avec l'entrepreneur de la construction et visant la participation éventuelle de ce dernier aux subsides de l'Etat. Voici les motifs de cette combinaison et la portée exacte de la clause afférente du contrat.

Le prix de l'entreprise convenu entre parties en 1905 s'élevait à 295,125 francs. Comme l'entrepreneur, pour des raisons indépendantes de sa volonté, s'est trouvé empêché de commencer l'exécution du projet au terme arrêté, et les prix des matériaux de construction ainsi que les salaires des ouvriers ayant, dans l'intervalle , subi une hausse sensible, il a demandé en 1897 une

subsides

augmentation de 25 % des prix de forfait consentis par le premier contrat, soit une somme en plus de 73.781 francs. Pourtant l'administration communale de Remerschen, vu les ressources très restreintes de la section, principalement intéressée, de Schengen, n'entendait nullement consentir à porter la charge de la commune au delà du chiffre de 170.000 francs, y non compris les honoraires de l'Architecte et les frais d'acquisition des emprises , évalués en tout à environ 30.000 francs.

Dans cette situation, on s'est décidé, après de longs pourparlers et pour assurer enfin la construction projetée, d'entrer de part et d'autre dans la voie des concessions, lesquelles ont abouti à l'arrangement qui forme l'objet de l'observation du Conseil d'Etat. C'était là, ainsi qu'il a été relevé dans l'avis de M. le Commissaire de district du 15 juillet 1907,le seul moyen d'aller au devant d'un procès. L'entrepreneur a réduit ses prétentions de 368.906 francs à 348.750 francs, soit une diminution de ses exigences primitives de 20.156 francs dont profite la commune.

Le conseil communal,de son côté, pour tenir, le cas échéant, l'entrepreneur indemne de la réduction consentie par lui , a pris l'engagement de le faire participer aux subventions de l'Etat dans les conditions suivantes: D'abord, tous les subsides à accorder à la commune, en tout premier lieu,la subvention de 100,000 frs. prévue au projet de loi qui nous occupe et, en second lieu les subsides éventuels qu'elle attend du Département des Travaux Publics en faveur de la construction de la rampe d'accès au pont, rive luxembourgeoise, resteront définitivement acquis à la caisse communale jusqu'à concurrence de 130.000 francs. Pour le cas où les subventions de l'Etat dépasseraient le montant de 130.000 francs, la commune consent à y faire participer l'entrepreneur pour la moitié, mais en tout cas seulement jusqu'à concurrence de son avoir de 20,156 francs. Ce sont là les motifs et le sens de la combinaison relevée par le Conseil d'Etat et qui, il va sans dire, n'implique aucun engagement formel à charge de l'Etat ni en

faveur de la commune ni en faveur de son entrepreneur.

Ce considéré, j'ai l'honneur de prier très respectueuse-
ment Votre Altesse Royale de daigner m'autoriser à présenter le projet de loi dont s'agit à la Chambre des Députés.

Je suis.etc.....

Le Directeur général de l'Intérieur,

H. KIRPACH.

Le D

Projet de Loi.

Nous Guillaume par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc. etc. etc.....

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1.-

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen pour une somme aversionnelle de 100.000 francs.- Cette allocation est rattachée sous l'article 111bis au budget des dépenses pour 1908.

Art. 2.-

S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, dépassât l'intérêt à 4% du capital fourni par la commune de Remerschen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat.

Mandons et ordonnons etc...

Notre Directeur général de l'Intérieur est autorisé à présenter, en Notre Nom, le présent projet de loi à la Chambre des Députés.

Château de Hohenbourg, le 26 novembre 1907.

Le Directeur général de l'Intérieur,

H. KIRPACH.

Nous Guillaume

GOUVERNEMENT
DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

DIVISION
DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

№ 1153.

Luxembourg, le 18 février 1908.

Monsieur le Président,

La Chambre des députés vient d'adopter, dans sa séance d'aujourd'hui, à la première lecture des articles, le projet de loi concernant l'allocation d'une subvention en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, et d'en ordonner le renvoi au Conseil d'Etat à raison d'un amendement y introduit, sur la proposition de la section centrale et d'accord avec le Gouvernement, amendement consistant à porter à 125 000 francs le chiffre de la subvention de 100 000 francs fixé primitivement par le projet soumis à l'assemblée.

Veuillez, Monsieur le Président, soumettre à l'avis du Conseil d'Etat la proposition modificative dont s'agit.

Le Ministre d'Etat,
Président du Gouvernement,

A
Monsieur le Président du Conseil d'Etat,
à
LUXEMBOURG.

378775.
203750
175025 I

378775
224750.
180025 II

CHAMBRE DES DEPUTES

Session législative de 1907-1908.

PROJET DE LOI

TENDANT

à l'allocation d'un crédit de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Nous Guillaume, etc., etc., etc. ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er.

Le Gouvernement est autorisé à intervenir dans la dépense de construction d'un pont sur la Moselle à Schengen par une somme aversionnelle de 100,000 fr. — Cette allocation est rattachée sous l'art. 111 *bis* au budget des dépenses pour 1908.

Art. 2.

S'il était établi un péage et que le produit net, déduction faite des frais d'entretien, dépassât l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune de Remerschen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat.

Mandons et ordonnons etc.

Dépêche au Conseil d'Etat.

Luxembourg, le 27 septembre 1907.

Monsieur le Président,

La loi du 29 mai 1897, portant allocation d'un crédit de 100,000 fr. sous l'art. 111 *bis* du budget des dépenses de 1897 en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, n'a pu sortir ses effets, puisque l'exécution du dit ouvrage vient seulement d'être entamée dans la saison courante. — De plus, en 1897, la section de Schengen seule devait construire le pont, et la loi précitée disposait en conséquence que dans l'hypothèse où le produit net du péage établi sur le pont dépasserait l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la section de Schengen, l'excédent serait versé dans la caisse de l'Etat. Ce texte n'est plus en concordance avec la situation actuelle en ce que, dans l'intervalle, les deux sections de Remerschen et de Wintrange ont consenti à contribuer à la dépense, à savoir Remerschen par deux septièmes et Wintrange par un septième.

Ces considérations m'ont déterminé à soumettre aux délibérations du Conseil d'Etat le nouveau projet de loi ci-joint.

J'ajouterai, à titre de renseignement, que, d'après les calculs établis en 1897, la charge à laquelle la section de Schengen devait faire face alors, avait été évaluée à environ 100,000 fr., tandis que la dépense nette à supporter aujourd'hui par les trois sections intéressées s'élèvera, d'après les prévisions, à 170,000 fr.

Les pièces jointes : délibération du conseil communal de Remerschen du 11 juillet 1907 ; rapport de M. le commissaire de district de Grevenmacher du 15 du même mois, avec tableau y annexé ; et contrat passé avec l'entrepreneur de la construction, éclaireront le Conseil d'Etat plus amplement sur le côté financier du projet.

Le Directeur général de l'intérieur,

H. Kirpach.

Avis de M. le commissaire de district.

Grevenmacher, le 15 juillet 1907.

Monsieur le Directeur général,

Il me serait difficile de contester la valeur des arguments que M. l'ingénieur Wurth fait valoir dans sa lettre du 22 mai dernier pour justifier ses prétentions. Lors de la passation du contrat, le 7 juillet 1905, rien n'autorisait de prévoir que l'approbation des plans définitifs se ferait attendre pendant deux ans; ce retard n'est pas attribuable à l'entrepreneur.

Depuis les deux dernières années, tous les matériaux, les salaires des ouvriers, etc., etc., ont augmenté dans des proportions très notables. En moyenne, M. Wurth taxe cette augmentation à 35 pCt. Aussi se croit-il fondé de revendiquer de la part de la commune la majoration du prix de forfait jusqu'à concurrence de 25 pCt. de la dépense, soit une augmentation de 73,781 fr. Si le conseil communal n'entendait pas entrer dans ces vues, l'entrepreneur déclare entamer la voie judiciaire pour obtenir la résiliation du contrat. Or, ne serait-il pas à présumer qu'un procès aurait pour conséquence inévitable de faire sombrer définitivement la construction en projet? Il est, en effet, à prévoir que l'administration des chemins de fer de Sarrebruck n'accorderait plus une nouvelle prorogation de délai pour l'établissement du passage supérieur. Ainsi acculée, la commune se trouvait obligée d'entrer dans la voie des négociations : après de longs pourparlers, M. Wurth a consenti à rabattre des prétentions primitivement formulées dans sa lettre du 22 mai dernier, la somme de 20,156 fr. ; cette concession, il ne l'a faite que sous la réserve expresse qu'il commencerait à participer par moitié aux subsides que l'Etat accorderait éventuellement à la commune, mais seulement à partir du moment que ces subsides dépasseraient la somme de 30,000 fr. Il est donc entendu que la subvention de 100,000 fr. votée en 1895 par la Chambre des députés, ainsi que celle de 25,000 fr. que la commune attend du département des travaux publics pour la construction de la rampe sur la rive luxembourgeoise, resteront définitivement acquises à cette dernière. Tous les autres subsides alloués ultérieurement sur la caisse du Trésor seraient, déduction faite d'un préciput de 5000 fr. pour parfaire le montant de 30,000 fr., au profit de la caisse communale, répartis par parts égales entre la commune et l'entrepreneur.

A mon sentiment, la délibération telle qu'elle a été formulée et avec laquelle l'entrepreneur s'est déclaré en parfait accord, est dans le cas de trouver l'approbation de l'autorité supérieure.

Il appert du tableau joint que j'ai établi pour documenter la situation financière, que la commune se verra obligée de recourir, déduction faite de toutes les subventions, à un emprunt de 170,000 fr. lequel, échelonné sur une période de remboursement de soixante-quatre ans, provoquera une annuité annuelle de 6909 fr. ; pour soixante ans, l'annuité s'élèvera à 7028 fr.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 8 mai 1894 relatif à la proposition de loi présentée par M. le député Knepper à la date du 16 décembre 1891, évalue le péage du pont de Schengen à un minimum de 6000 à 7000 fr. Mais le pont de Sierk-Niederkontz, récemment construit, détournant nécessairement une partie du trafic, ne permet plus d'admettre le rendement ci-dessus présumé. D'après moi, il convient de réduire le péage à 5500 fr.

En l'abaissant à ce chiffre, il resterait encore à récupérer, par voie d'impositions, la somme de fr. (6909 — 5500 =) 1409, soit à charge de Remerschen 2/7 = 402,50 fr., ce qui représente une imposition au marc le franc de 22 pCt. ; à charge de Schengen 4/7 = 805 fr., ou 60 pCt. ; à charge de Wintrange 1/7 = 201,50 fr. L'annuité pour la section de Wintrange pourra être couverte moyennant les ressources du budget ordinaire.

En limitant le délai de remboursement à soixante ans seulement, la charge annuelle du même emprunt sera portée à 7028 fr., soit pour Remerschen une augmentation du marc le franc de 24 pCt. et pour Schengen celle de 70 pCt. Aujourd'hui déjà, les deux sections sont grevées chacune d'une imposition de 100 pCt. ; aussi je serais d'avis, afin ne pas trop les charger, de fixer, à titre exceptionnel, le délai de remboursement à soixante-quatre ans.

En cas d'approbation de la délibération jointe, je me permets de vous donner à considérer, M. le Directeur général, s'il ne conviendrait pas de ratifier l'arrangement par un nouveau contrat à établir entre la commune et l'entrepreneur.

Le Commissaire de district,
MERSCH.

Avis du Conseil d'Etat

M. le Directeur général de l'intérieur soumet à nouveau au Conseil d'Etat un projet de loi ayant pour but de faire allouer par l'Etat à la commune de Remerschen une subvention de 100,000 fr. pour favoriser la construction d'un pont à Schengen.

Deux fois déjà, par la loi du 31 août 1895 et celle du 29 mai 1897, ce crédit avait été voté et faute d'emploi il est tombé chaque fois en économie.

Aujourd'hui cependant les arrangements pris avec l'administration prussienne paraissent définitivement fixés ; il en est de même, paraît-il, pour les combinaisons financières à prendre avec les divers départements intéressés du Gouvernement et enfin en ce qui concerne les conditions et charges sous lesquelles l'entrepreneur se charge à forfait d'exécuter les travaux prévus.

En présence du fait que deux lois votées, toujours sur avis conforme du Conseil d'Etat, ont reconnu l'utilité de cette dépense, il est inutile d'en justifier l'utilité à nouveau. Le texte actuellement soumis étant le même que celui de la loi de 1897, ne donne non plus lieu à observation.

Cependant pour éviter un mal-entendu, le Conseil croit devoir relever encore les circonstances suivantes : Le coût de tous les travaux est fixé à la somme de 368,906 fr. Pour rendre possible l'exécution, l'entrepreneur renonce provisoirement au paiement d'une somme de 20,156 fr. sauf à les recupérer sur les subsides à accorder à l'avenir par le Gouvernement à cette entreprise après que la commune aura touché de ce chef 30,000 fr. C'est là une combinaison insolite et qui, prise comme telle, serait sans portée aucune, s'il n'existait déjà des engagements arrêtés définitivement. Dans la même convention il est dit que la subvention de 100,000 fr. ne sera pas imputée comme subside sur l'avoir. Il en faudrait excepter, ainsi que le demande M. le Commissaire de district dans sa note du 15 juillet 1907, tous les subsides à accorder à la dite commune soit en travaux, soit en numéraire par un autre département du Gouvernement.

Au surplus, le Conseil est d'avis qu'il y a lieu de donner suite au projet soumis.

Ainsi délibéré en séance plenière, le 15 novembre 1907.

Le Président,
VANNERUS.

Le Secrétaire,
P. RUPPERT.

Rapport au Grand-Duc.

Luxembourg, le 23 novembre 1907.

Monseigneur,

J'ai l'honneur de soumettre très respectueusement à Votre Altesse Royale un projet de loi tendant à autoriser la liquidation à charge de l'Etat d'un subside de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen. La même subvention avait été insérée déjà aux budgets de 1895 et de 1897 ; mais, à cause des difficultés que rencontrait de la part des autorités d'Outre-Moselle le projet présenté par l'administration luxembourgeoise, les travaux n'ont pu être commencés en temps voulu, et la subvention votée en 1895 et 1897 est restée chaque fois dans la caisse de l'Etat. Aujourd'hui, les négociations avec les administrations prussiennes sont terminées et le pont est en voie du construction, de sorte que le moment est venu de soumettre une dernière fois au vote de la législature la contribution que l'Etat s'est précédemment engagé à accorder.

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 15 novembre courant, a cru devoir arrêter son attention à une combinaison qui a trouvé place dans le contrat passé avec l'entrepreneur de la construction et visant la participation éventuelle de ce dernier aux subsides de l'Etat. Voici les motifs de cette combinaison et la portée exacte de la clause afférente du contrat.

Le prix de l'entreprise convenu entre parties en 1905 s'élevait à 295,125 fr. Comme l'entrepreneur, pour des raisons indépendantes de sa volonté, s'est trouvé empêché de commencer l'exécution du projet au terme arrêté, et les prix des matériaux de construction ainsi que les salaires des ouvriers ayant, dans l'intervalle, subi une hausse sensible, il a demandé en 1897 une augmentation de 25 pCt. des prix de forfait consentis par le premier contrat, soit une somme en plus de 73,781 fr. Pourtant l'administration communale de Remerschen, vu les ressources très restreintes de la section, principalement intéressée, de Schengen, n'entendait nullement consentir à porter la charge de la commune au-delà du chiffre de 170,000 francs, y non compris les honoraires de l'architecte et les frais d'acquisition des emprises, évalués en tout à environ 30,000 fr.

Dans cette situation, on s'est décidé, après de longs pourparlers et pour assurer enfin la construction projetée, d'entrer de part et d'autre dans la voie des concessions, lesquelles ont abouti à l'arrangement qui forme l'objet de l'observation du Conseil d'Etat. L'entrepreneur a réduit ses prétentions de 368,906 fr. à 348,750 fr., soit une diminution de ses exigences primitives de 20,156 fr., dont profite la commune. Le conseil communal, de son côté, pour

tenir, le cas échéant, l'entrepreneur indemne de la réduction consentie par lui, a pris l'engagement de le faire participer aux subventions de l'Etat dans les conditions suivantes : d'abord tous les subsides à accorder à la commune, en tout premier lieu, la subvention de 100,000 fr. prévue au projet de loi qui nous occupe et, en second lieu, les subsides éventuels qu'elle attend du Département des travaux publics en faveur de la construction de la rampe d'accès au pont, rive luxembourgeoise, resteront définitivement acquis à la caisse communale jusqu'à concurrence de 130,000 fr. Pour le cas où les subventions de l'Etat dépasseraient le montant de 130,000 fr., la commune consent à y faire participer l'entrepreneur pour la moitié, mais en tout cas seulement jusqu'à concurrence de son avoir de 20,156 fr. Ce sont là les motifs et le sens de la combinaison relevée par le Conseil d'Etat et qui, il va sans dire, n'implique aucun engagement formel à charge de l'Etat, ni en faveur de la commune, ni en faveur de son entrepreneur.

Ce considéré, j'ai l'honneur de prier très respectueusement Votre Altesse Royale de daigner m'autoriser à présenter le projet de loi dont s'agit à la Chambre des deputés.

Je suis etc.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Arrêté grand-ducal.

Nous Guillaume, etc., etc., etc. ;

Sur le rapport de Notre Directeur général de l'intérieur et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Avons arrêté et arrêtons :

Notre Directeur général de l'intérieur présentera, en Notre nom, à la Chambre des Députés, le projet d'une loi concernant l'allocation d'un crédit de 100,000 fr. en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Château de Hohenbourg, le 26 novembre 1907.

Guillaume.

Le Directeur général de l'intérieur,
H. Kirpach.

Impr. d. l. C. Vict. Bück Luxbg

CHAMBRE DES DÉPUTÉS.

Session législative de 1907-1908.

PROJET DE LOI

tendant à l'allocation d'un crédit de 100,000 francs en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

RAPPORT DE LA SECTION CENTRALE

La section centrale composée de M. Laval, président ;
MM. Spoo. Meris, Schoué, Diderich, Jeitz, et Lacroix, rapporteur.

Déjà à deux reprises différentes la Chambre, par ses votes unanimes des 26 juin 1895 et 21 mai 1897, avait accordé à la section de Schengen une subvention de 100,000 fr. pour la construction d'un pont sur la Moselle.

Un troisième vote de la Chambre devient nécessaire, le crédit ainsi mis à la disposition du Gouvernement étant tombé en économie faute d'emploi. En effet, des difficultés de toute nature sont venues retarder l'exécution de cet ouvrage qui fournira une voie de communication entre le Grand-Duché de Luxembourg, d'un côté, la Prusse et la Lorraine, de l'autre côté, respectivement entre le village de Schengen et ceux d'alentour avec la station de Perl et les localités environnantes. Les plans et devis auxquels la section de Schengen, — à laquelle sont finalement venues se joindre les deux sections de Remerschen et de Wintrange pour contribuer à la dépense —, s'est définitivement arrêtée avec l'approbation du Gouvernement grand-ducal, ont dû être soumis préalablement aux autorités prussiennes, et il a fallu prendre des arrangements avec la direction des chemins de fer de St-Jean-Sarrebruck à raison de certains travaux coûteux à exécuter sur la rive prussienne.

Enfin un forfait intervenu en 1905 avec l'entrepreneur de la construction a encore donné lieu, en 1907, — lorsque, sous tous autres rapports et après de nombreux imprévus, une situation nette était créée —, à des difficultés qui ont été aplanies par une entente amiable. L'entrepreneur, prétextant une hausse d'au moins 25 pCt. survenue dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux de construction, se refusait à construire au prix de 282,000 fr. fait en 1905, sans les emprises, et demandait une majoration de 73,781 fr. Il a cependant fait des concessions, et ces difficultés ont abouti le 30 juillet 1907 à un arrangement que le Gouvernement a approuvé. L'entrepreneur a réduit ses nouvelles prétentions de 20,156 fr., avec la réserve cependant que la commune devrait le faire participer pour une moitié, imputable sur cette dernière somme, à tous les subsides que l'Etat grand-ducal allouerait, mais pour autant seulement que ces subsides dépasseraient le chiffre de 130,000 fr.

La construction du pont n'a donc pu être entamée qu'en 1907.

Au moment où la subvention de l'Etat avait été fixée à 100,000 fr., la part à supporter définitivement par la section de Schengen dans la dépense totale, évaluée alors à 250,000 fr., ne devait être que de 150,000 fr.

Mais, quant au côté financier, la situation a de beaucoup changé depuis 1895 et 1897.

Le pont métallique avec passage supérieur (Ueberführung) sur la rive prussienne, les rampes d'accès sur les deux rives, une maison de garde, une porte grillée et une chambre à mine, imposées par l'Etat prussien, coûtera actuellement la somme de 348,750 fr. à verser à l'entrepreneur ; de plus, les emprises avec accessoires constitueront une charge de 30,025 fr. pour la commune. La dépense totale sera donc de 378,775 fr.

En défalquant la subvention de 100,000 fr. déjà votée par la Chambre, celle de 25,000 fr. généreusement accordée par Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne sur sa cassette privée, ainsi que la contribution de la Direction des chemins de fer Saint-Jean-Sarrebruck au montant de 53,750 fr. — en tout la somme de 178,750 fr. — il resterait à la charge exclusive de la commune de Remerschen une dépense de 200,025 fr. à couvrir par voie d'emprunt et à supporter pour quatre septièmes par la section de Schengen, pour deux septièmes par la section de Remerschen, et pour un septième par la section de Wintrange, plus éloignée du pont.

Les deux sections de Schengen et de Remerschen sont déjà actuellement grevées d'une imposition de 100 pCt.

Aussi, suivant sa délibération du 6 décembre écoulé et après que le projet de loi, visan une subvention de 100,000 fr., eût été admis à l'unanimité et sans observation par les trois sections, le conseil communal de Remerschen s'est-il adressé à la Chambre à l'effet de voir porter à 150,000 fr. la subvention de l'Etat. Cette pétition, favorablement apostillée par M. le commissaire de district, est également appuyée par M. le Directeur général de l'intérieur, qui voudrait voir traiter la commune de Remerschen aussi favorablement que les trois communes de Remich, de Grevenmacher et de Wormeldange, auxquelles, lors de la construction de leurs ponts, l'Etat est venu en aide dans la même proportion. Pour une dépense de 308,000 fr., Remich a obtenu 120,000 fr. ; pour une dépense de 236,000 fr., Grevenmacher a obtenu 100,000 fr., et pour une dépense de 160,000 fr., Wormeldange a obtenu 75,000 fr., de sorte que la Chambre n'accomplirait qu'une œuvre de justice en accordant la subvention de 150,000 fr. L'on peut ajouter cette considération, signalée déjà en 1895, que, pour les ponts de Remich et de Grevenmacher, l'Etat ne doit plus absolument rien recouvrer, tandis que pour le pont de Schengen il participera au péage, dès que le produit net aura dépassé l'intérêt à 4 pCt. du capital fourni par la commune de Remerschen.

C'est dans cet état de l'affaire que votre section centrale a été appelée à délibérer sur le projet de loi, et M. le Directeur général des finances a été, sur sa demande expresse, entendu dans ses observations.

M. le Directeur général des finances, qui se retranchait derrière notre situation financière qu'il représente comme peu florissante, s'est, après échange de vues, déclaré d'accord avec une subvention de 125,000 fr., en considéraut entre autres que le département des travaux publics avait fait entrevoir son intervention pour un chiffre de 25,000 fr. à raison de la rampe d'accès que la commune devra établir sur la rive luxembourgeoise.

Le résultat de la délibération et du vote de la section centrale a été le suivant :

Un membre s'est prononcé en faveur du subside de 150,000 fr. postulé par le conseil communal, en exposant qu'il résulterait d'une convention toute récente avec l'entrepreneur et d'une délibération du conseil communal en date du 18 janvier 1908, que l'entrepreneur s'est déclaré prêt à renoncer au bénéfice de la convention de juillet 1907, en tant qu'il devrait participer à tout subside dépassant 130,000 fr., sous la condition que la commune reculerait jusqu'au 1er mars 1909 le délai fixé actuellement pour l'achèvement du pont au 1er janvier 1909. Il convient cependant de faire remarquer à ce sujet qu'une baisse importante, notamment sur le prix des fers, vient justement de s'accentuer.

Trois membres ont voté pour une subvention de 125,000 fr., devant rester définitivement acquise à la commune. Tel serait donc en toute hypothèse le cas.

Deux membres qui croyaient devoir voter contre toute subvention pour le motif que l'entreprise n'aurait pas été relaissée publiquement et que les intérêts de la commune ne leur semblaient pas avoir été suffisamment sauvegardés à l'occasion des différents contrats avec l'entrepreneur, se sont ralliés à la manière de voir des autres membres, après qu'il leur eût été demontré par de nouvelles pièces qu'effectivement la commune a choisi parmi six plans et devis lui soumis et que, dans son choix, elle s'est laissée guider par les agents de l'Etat dont elle a suivi les conseils, pour s'en tenir au projet le plus avantageux.

La voix du membre de la section centrale qui s'est prononcé pour une subvention supérieure, comptant également pour la subvention de 125,000 fr., ce chiffre a donc réuni l'unanimité des voix.

Luxembourg, le 21 janvier 1908.

Le Président,
AUG. LAVAL.

Le Rapporteur,
LACROIZ.

Luxembourg, Imprimerie de la Cour, V. BÜCK.

Le projet de loi concernant l'allocation d'un crédit remis à titre de subvention à la commune de Remerschen ~~à titre~~ a été amendé en ce sens que de 100000 frs ce crédit doit être porté à 125000 frs.

Cet amendement est le resultat d'une entente transactionnelle intervenue entre les differents pouvoirs appelés à y intervenir.

Cette majoration est motivée d'une part par l'augmentation du prix à forfait fixé originairement, ~~à ce jour~~ est à 250000 frs ~~à été~~ porté à la somme de 348750 frs et d'autre part par la considération de maintenir le sacrifice à faire par la commune à 150000 frs à toutes fins.

~~même dans ces conditions~~ On ne peut méconnaître que la commune s'impose encore une charge considérable. Cependant son intervention financière descendra de 40% à 35% en sorte que les depenses à couvrir par des ressources créées ~~en dehors~~ de la participation communale monteront de 60% à 65%. Ces chiffres prouvent ~~également~~ encore que pour cette ~~intervention~~ construction l'intervention du trésor public est au moins aussi importante que pour la construction des ponts de Remich de Wormeldange et de Grevenmacher.

Moi qu'il en soit le Conseil estime qu'il y a lieu de donner son attache au dit amendement, la commune interessée ~~comme commune purement rurale~~ ne disposant pas de ressources marquantes et le travail en question étant appelé à satisfaire en outre à un intérêt général, ~~en créant une com-~~

ainsi délibéré en séance plénière le 25 février 1908.

G

LUX

AFFAIR

GRAND-DUCHÉ
DE
LUXEMBOURG.

DIVISION
DES
AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

N. 1487.

Luxembourg, le 28 février 1908

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que dans sa séance de cejourd'hui la Chambre des Députés a adopté à l'unanimité des voix des 38 votants le projet de loi concernant

l'allocation d'une subvention en faveur de la construction d'un pont sur la Moselle à Schengen.

Vous voudrez bien, Monsieur le Président, soumettre à la décision du Conseil la proposition faite par la Chambre, dans la même séance, de dispenser le projet de loi dont s'agit du second vote prévu par l'art. 59 de la Constitution.

Le Ministre d'État,
Président du Gouvernement,

Monsieur le Président
du Conseil d'État
à
Luxembourg.

LUX

CON

GRAND-DUCHÉ
de
LUXEMBOURG.

CONSEIL D'ÉTAT.

Le Conseil d'Etat,

Appelé par dépêche du Ministre d'Etat, Président du Gouvernement, du 28 Février 1908, à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du projet de loi concernant l'allocation d'une subvention en faveur de la Construction d'un pont sur la Moselle à Schengen, projet qui a été adopté par la Chambre des Députés dans sa séance du 28 Février 1908, à l'unanimité de voix de 38 votants,

et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis y émis par le Conseil en séance du 29 Février 1908;

Se déclare d'accord avec la Chambre des Députés pour dispenser le projet de loi dont s'agit du second vote prévu par l'art. 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 6 mars 1908.

Le Président,

Le Secrétaire,