

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 JUIN 1875.

Concession d'un chemin de fer entre Ostende et Blankenberghe (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. VAN ISEGHEM.

MESSIEURS,

Depuis longtemps l'utilité et la nécessité ont été reconnues de relier toutes les villes et communes du littoral de notre côte maritime entre elles, par des communications faciles, promptes et régulières, qui peuvent être d'une utilité réelle pour ces localités.

Toutes les communes à l'est d'Ostende jusqu'à Blankenberghe se sont adressées depuis quelque temps au Département des Travaux publics, pour solliciter un tramway; à l'ouest d'Ostende, les mêmes demandes ont été faites pour une ligne jusqu'à Furnes, passant par Nieuport et Lessinghe.

Dans la séance du 16 de ce mois, M. le Ministre des Travaux publics a déposé un projet de loi tendant à être autorisé à donner la concession d'un chemin de fer entre Ostende et Blankenberghe; vu la fin de la session, ce projet a été renvoyé à l'examen d'une commission spéciale, et nous venons maintenant vous présenter son rapport.

Ce projet est dans le vœu de tous les habitants de cette partie de la côte; il sera d'une véritable utilité et un bienfait pour eux; il répond à un véritable besoin; comme le Gouvernement le dit dans son Exposé des Motifs, la ligne rendra des services sérieux en cas de sinistres maritimes; elle permettra aussi de mettre en valeur des propriétés domaniales.

(1) Projet de loi, n° 210.

(2) La commission était composée de MM. VAN ISEGHEM, *président*, DE CLERCQ, LÉON VISART, REYNAERT ET SAINCTELETTE.

Le vœu des communes intéressées est d'avoir un chemin de fer dans le genre d'un tramway ou d'un chemin de fer américain, mû par la vapeur, un chemin de fer économique, mais pas un railway ordinaire, à grande traction, comme ceux de l'État; un chemin de fer pareil ne rendrait presque aucun service aux localités, car on doit considérer qu'un chemin de fer ordinaire doit être exploité d'une autre manière qu'un chemin de fer économique. Les lieux de stationnement peuvent être plus nombreux pour ces derniers que pour les railways à grande traction. A cette considération, il faut ajouter que les péages sont aussi moins élevés; la construction d'une espèce de tramway et son exploitation coûtent un prix moins élevé que les chemins de fer ordinaires.

Il faut considérer également que les chemins de fer côtiers auront seulement un trafic important pendant la saison des bains, et que le reste de l'année ils ne feront en recettes que peu de chose; on est convaincu qu'un chemin de fer ordinaire ne payerait sur tout le littoral pas ses frais d'exploitation; ainsi on risquerait de voir supprimer le service pendant les mois d'hiver, tandis qu'avec un genre de tramway, on est persuadé d'avoir toujours journellement un service régulier, ne fût-ce que deux ou trois trains par jour.

La commission exprime l'opinion que le Gouvernement stipule dans le cahier des charges que les voies doivent avoir le même écartement que celles de l'État, afin de ne pas être obligé de décharger les waggons qui arrivent par les lignes de l'État et par celles des chemins de fer concédés, et d'épargner ainsi au public des faux frais inutiles.

D'après l'Exposé des Motifs, le Gouvernement semble partager cette opinion; il y est dit: « que le chemin de fer d'Ostende à Blankenberghe ne rendra aux » communes situées sur son parcours tous les services qu'on peut en » attendre, que s'il peut servir, sans transbordement, au transport des » grosses marchandises en destination ou en provenance de stations situées » au delà de Blankenberghe ou d'Ostende. Il est donc désirable qu'il soit » raccordé aux chemins de fer existants, à ses deux extrémités. »

Sous ce dernier rapport, le Gouvernement belge a le plus grand intérêt à raccorder le chemin de fer à la station d'Ostende, à raison de l'établissement actuellement en construction pour le service des malles-postes belges. Cet établissement sert principalement pour les réparations à faire aux steamers, et il se trouve, sur le parcours de la ligne à construire, à 1,200 mètres de la station principale d'Ostende.

Si, pour les réparations à faire, on a besoin de certaines pièces, qui doivent arriver d'ailleurs, l'administration de la marine doit actuellement supporter des frais extraordinaires, non-seulement pour les objets à transporter, mais aussi pour le charbon qu'il faut consommer. Une fois le chemin de fer établi, le transport se fera par cette voie, ce qui sera une grande économie.

Bien que le tramway entre Ostende et Blankenberghe soit une construction très-utile et indispensable pour ces deux localités, ainsi que pour celles qu'il traversera, il ne peut cependant pas exclure la construction d'un pavé, également sollicité depuis longtemps; ce pavé rendrait, sous un autre rapport aussi, d'incontestables services principalement à l'agriculture. L'article 2 du

projet de loi réserve les droits du concessionnaire du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe pour obtenir, par préférence, la concession du tramway d'Ostende à Blankenberghe.

L'article 45 du cahier des charges du 16 décembre 1861, annexé à l'arrêté royal du 31 décembre 1861 portant concession d'un chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, est ainsi conçu :

« Dans le cas où il serait ultérieurement décidé qu'il serait établi un ou
 » plusieurs embranchements partant d'un point quelconque situé sur le che-
 » min de fer faisant l'objet de la présente concession et se dirigeant, soit vers
 » Ostende, soit vers Heyst, ou vers toute autre direction, les concession-
 » naires auront, à conditions égales, la préférence pour la concession desdits
 » embranchements. »

Cette préférence doit-elle être accordée aussi bien aux tramways dont le système n'existait pas encore en 1861, ou bien est-elle uniquement pour les chemins de fer ordinaires, comme, par exemple, l'embranchement établi depuis vers Heyst ?

En second lieu, la commission spéciale est d'avis que le Gouvernement ne doit pas communiquer à ceux qui ont un droit de préférence les demandes en concession des tiers et les conditions auxquelles ils offrent de construire le chemin de fer. Seulement, le Gouvernement est tenu de demander à ceux qui ont le droit de préférence, s'ils veulent soumissionner ; de leur indiquer le jour de l'adjudication, et si leurs conditions sont en tout les mêmes que celles des plus bas soumissionnaires, de leur donner la préférence; aller au delà serait, d'après nous, éloigner tout autre concurrent sérieux.

La commission approuve l'article 5; il consiste à autoriser le concessionnaire, à occuper gratuitement, pendant toute la durée de la concession, les terrains appartenant au domaine de l'État, et qui devront être incorporés dans le chemin de fer et ses dépendances. Les terrains que la ligne traversera sont des terrains de sable ayant actuellement très-peu ou pas de valeur, mais ils en obtiendront une par suite de l'établissement du chemin de fer.

La commission n'a aucune observation à présenter sur les articles 4 et 5.

Quant au tracé à suivre, la commission recommande au Gouvernement, avant de le fixer d'une manière tout à fait définitive, de consulter les administrations communales des communes et villes intéressées, et de prendre les agglomérés aussi près que possible, car en dehors des ressources des deux villes aux extrémités de la ligne, les communes qu'elle traversera donneront aussi leur contingent de recettes.

La commission approuve donc l'idée du Gouvernement de ne pas construire un chemin de fer ordinaire entre Ostende et Blankenberghe, et même de ne plus construire dans la province de la Flandre occidentale que des tramways ou des chemins de fer économiques, car les principales localités de cette province sont pourvues de voies ferrées, et des tramways suffisent pour les localités secondaires; une autre considération en faveur de ce système, c'est la reprise, pour compte de l'État, des chemins de fer existants dans cette pro-

vince, et si l'on augmente encore le nombre de kilomètres de ces derniers qui ne peuvent plus être très-lucratifs, il est à craindre que la reprise si vivement sollicitée et tant désirée des lignes des Flandres, se fera encore plus difficilement.

Un membre de la commission se plaint vivement que le Gouvernement ne demande pas à être autorisé également à donner la concession d'un chemin de fer économique à l'Ouest d'Ostende, c'est-à-dire partant de cette dernière ville jusqu'à Furnes, passant par Leffinghe, Slype, Westende, Lombartzyde, Nieuport et Wulpen.

Depuis longtemps aussi cette nécessité a été reconnue; il faut combler cette lacune, car, du moment que ce chemin de fer sera construit, nous aurons sur toute la longueur de la côte un chemin de fer d'Heyst jusqu'à Furnes, toutes les stations balnéaires de notre littoral seront liées entre elles, et les communications seront faciles, régulières et économiques.

Dans la crainte que le projet de loi sur les tramways, en général, ne soit pas voté avant la fin de la présente session, et afin de ne pas priver plus longtemps les populations entre Ostende et Furnes des bienfaits de relations fréquentes et économiques, deux membres proposent de rédiger le § 1^{er} de l'article 1^{er} de la manière suivante :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder : 1^o un chemin de fer d'Ostende à Blankenberghe passant par ou près de Breedene, Clemskerke, Vlisseghem, Nieuw-Munster et Wenduyn; 2^o un chemin de fer d'Ostende à Furnes, passant par ou près de Leffinghe, Slype, Westende, Lombartzyde, Nieuport et Wulpen. »

Le § 2 est adopté comme au projet, avec l'addition du mot Blankenberghe, après *Furnes*

Dans l'esprit de la commission, il faut avoir à l'Ouest d'Ostende, comme à l'Est, un chemin de fer économique et pas un chemin de fer ordinaire, car ce dernier ne payerait pas non plus les frais d'exploitation; pour pouvoir supporter ces frais, ainsi que l'intérêt du capital de la construction, il faut traverser une population nombreuse et un pays industriel important; tel n'est pas le cas pour les localités entre Ostende et Furnes; il faut aussi, quand on n'exploite qu'une ligne donnant un certain chiffre de recettes, des peages très-élevés, ce qui peut arrêter le trafic, tandis que les populations de ces contrées ne demandent que des communications régulières, fréquentes, à bon marché, et faciles pour avoir sur le parcours des haltes ou arrêts nombreux, afin de desservir le plus de localités possible. En proposant un léger détour par Leffinghe et Slype, communes importantes, surtout la première, la commission le fait dans l'intérêt de l'avenir de la ligne, et pour lui faire produire le plus possible. Si le Gouvernement devait être d'une autre opinion et désirait avoir une ligne plus directe, alors on pourrait ajouter d'Ostende à Furnes avec embranchement sur Leffinghe; plus tard cet embranchement pourrait être continué sur Dixmude.

Déjà, sous la date du 24 janvier 1874, le Gouvernement a été saisi d'une demande de concession d'un tramway mù par des chevaux dans

les villes et par la vapeur dans les communes rurales entre Ostende et Nieuport, passant par Leffinghe. Cette demande a été renouvelée, sous la date du 9 mars 1874, avec prolongation de Nieuport à Furnes.

Un autre membre demande également un chemin de fer d'Heyst à Knoeke dans la direction des Pays-Bas; cette section serait le prolongement de la ligne de Blankenberghe à Heyst. La commission adopte cette proposition.

La commission espère que la Chambre voudra bien s'occuper sans retard de l'examen du projet de loi si vivement réclamé par les populations intéressées, et a l'honneur de proposer son adoption avec les modifications qui précèdent.

Le Président-Rapporteur,

JEAN VAN ISEGHIEM.

