

(1)

(N° 124.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MARS 1858.

CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER DE GAND A EECLOO⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (*), PAR M. VANDER STICHELEN.

MESSIEURS,

Dans la séance du 2 février dernier, M. le Ministre des Travaux Publics a soumis à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à faire construire, par voie de concession de péages, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges annexés audit projet, un chemin de fer de Gand à Eecloo.

C'est avec raison que M. le Ministre s'est cru dispensé de s'étendre sur l'utilité de cette nouvelle voie de communication, qui aura pour résultat de rattacher au réseau général des chemins de fer belges, le dernier des quatorze chefs-lieux d'arrondissement des deux Flandres qui en est resté séparé jusqu'à ce jour, et qui n'est pas, il s'en faut, le moins important de cette contrée, sous le triple rapport de la population, de l'industrie et de l'agriculture.

Le projet de loi ne pouvait donc manquer de recevoir le meilleur accueil dans les sections, qui toutes en effet l'ont adopté, sous réserve seulement des observations dont il va être fait mention, mais qui laissent intact le principe de la convention qu'on vous demande de sanctionner.

La 1^{re} section a pensé qu'avant la discussion générale du projet, un croquis du tracé devrait être soumis aux membres de la Chambre, afin de les mettre à même d'apprécier si ce tracé est conforme à l'intérêt général.

La 2^e section a fait remarquer que le paragraphe second de l'art. 40 stipule que

(1) Projet de loi, n° 74.

(*) La section centrale, présidée par M. ORTS, était composée de MM. DESMAISIÈRES, SAEYMAN, E. VANDENPERREBOOM, VANDER STICHELEN, NEYT et DEBREYNE.

le concessionnaire ne sera tenu que d'établir un convoi par jour dans les deux sens, partant et arrivant aux heures indiquées par l'administration centrale, et a émis l'opinion qu'il serait utile que le concessionnaire dût porter à deux le nombre des convois partant obligatoirement à des heures ainsi fixées.

La 4^e section a exprimé le vœu que le Gouvernement veillât avec soin à ce que la Société anonyme qui pourrait prendre la place du concessionnaire primitif, ne fût point autorisée à émettre un capital supérieur aux besoins réels de l'entreprise, pensant que pour les affaires de cette nature toute exagération dans le capital est une cause certaine d'insuccès.

La 5^e section a cru devoir appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'imposer au concessionnaire l'emploi de wagons couverts et *fermés* pour le transport des voyageurs.

La 6^e section enfin a pensé que les cautionnements pour des entreprises du genre de celle dont il s'agit, ne devraient être restitués que lorsque le prix des terrains expropriés aurait été payé; qu'en effet l'expropriation est faite au nom de l'État, qui est par suite responsable du paiement des indemnités, et que dès lors il est logique que l'État conserve les cautionnements jusqu'à ce qu'il soit constaté qu'il ne peut plus être recherché pour cette responsabilité.

Ces diverses observations ayant été communiquées à M. le Ministre des Travaux Publics, celui-ci y a fait les réponses suivantes :

1^o En ce qui concerne le dépôt préalable à la discussion, d'un croquis du tracé :

« Qu'une carte se trouve jointe à la demande en concession du sieur Neelemans, indiquant le tracé du chemin de fer projeté, mais qu'il est à remarquer que ce tracé n'est pas définitif; qu'aux termes de l'art. 2 du cahier des charges de la concession, le concessionnaire doit soumettre à l'approbation du Gouvernement un plan figuratif du tracé, et que l'art. 4 du même cahier des charges donne au Gouvernement le droit de modifier le tracé proposé, sans toutefois pouvoir s'écarter des points de passage obligatoires (Waerschoot, Sleydinghe, Everghem et Wondelghem) indiqués à l'art. 1^{er}. »

2^o En ce qui regarde l'établissement d'un deuxième convoi partant, dans les deux sens, à des heures à fixer par l'administration :

« Que le Département des Travaux Publics pense que cette réclamation se base sur une interprétation erronée du deuxième paragraphe de l'art. 40 du cahier des charges. Que le nombre des convois par jour n'est pas, en effet, limité. Qu'aux termes de l'art. 20 du cahier des charges, ce nombre devra toujours être en rapport avec l'importance des relations à desservir, et avec les besoins du commerce et de l'industrie. Que le Gouvernement veillera à l'exécution de cet article. Qu'enfin, les dispositions de l'art. 40 sont introduites au cahier des charges, dans l'intérêt exclusif du service postal; qu'outre le droit que lui confère le premier paragraphe de cet article, d'user de tous les convois ordinaires pour le service de la poste aux lettres, le Gouvernement, par le second paragraphe dudit article, se réserve encore celui de faire établir un convoi spécial par jour aux heures à indiquer par lui. »

3^o Quant aux précautions à prendre contre l'exagération dans l'émission du capital de la Société qui viendrait à se substituer au demandeur primitif en concession :

« Qu'une Société anonyme ne peut se constituer qu'avec l'autorisation du
» Gouvernement, et qu'avant d'accorder une autorisation de cette nature, le
» Gouvernement examine toujours avec soin si le capital social proposé est pro-
» portionné à l'importance de l'entreprise. »

4° Quant à l'emploi de wagons couverts et *fermés* pour le transport des voyageurs

« Que l'emploi de wagons fermés provoquerait inévitablement un déplacement
» des voyageurs très-préjudiciable aux recettes, et qu'il est probable que le con-
» cessionnaire n'accepterait pas l'obligation de n'employer que des wagons de
» l'espèce. »

5° Enfin, quant à l'ajournement de la restitution des cautionnements jusque après le paiement du prix des terrains expropriés :

« Qu'il semble que la précaution proposée est inutile. Qu'aux termes de la
» loi, le concessionnaire ne peut prendre possession des terrains qu'après indem-
» nité préalable. Qu'il est vrai que, suivant l'art. 12 du cahier des charges, les
» propriétés à incorporer au chemin de fer doivent être acquises au nom de
» l'État, mais que conformément aux dispositions du même article, cette acqui-
» sition doit se faire aux frais du concessionnaire. Que jamais le Gouvernement
» n'a été inquiété du chef de pareilles acquisitions, et que si, par exception, le
» cas se présentait, le Gouvernement exercerait son recours contre le concession-
» naire. Que les travaux du chemin de fer, le matériel et les produits de l'explo-
» tation représentent un gage suffisant. »

En présence de ces éclaircissements et déclarations fournis par M. le Ministre, la section centrale n'a pas cru devoir insister sur l'une ou l'autre des observations qui se sont produites en sections, et persuadée, Messieurs, que vous serez unanimes à partager son sentiment sur la haute utilité de l'entreprise qui attend votre approbation, elle vous propose l'adoption pure et simple du projet de loi qui vous est soumis.

Le Rapporteur,

JULES VANDER STICHELEN.

Le Président,

AUG. ORTS.
