

(1)

(N° 162.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 MAI 1867.

Autorisation pour le Gouvernement d'exonérer la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique de la construction de la section du chemin de fer de Grammont à Audenarde.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

L'art. 1^{er}, litt. D, de la loi du 31 mai 1865 a autorisé le Gouvernement à concéder :

1^o Un chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw, passant par Audenarde et Sotteghem;

2^o Un chemin de fer de Grammont à Nieuport, divisé en trois sections, savoir :

De Grammont à Audenarde;

D'Audenarde à Ingelmunster;

Et de Roulers à Nieuport.

Cette concession a été octroyée par arrêté royal du 1^{er} décembre 1865.

Le concessionnaire a fait apport de la concession à la Société anonyme des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique constituée par arrêté royal du 16 juillet 1864 et créée spécialement en vue de la construction de ces voies ferrées.

Dès son début, cette Société a rencontré des difficultés insurmontables pour la réalisation de son capital social, et, par suite, l'exécution du contrat qui la liait envers le Gouvernement est restée en suspens.

Au mois d'avril 1865, une nouvelle société s'est présentée et a fait offre au Gouvernement de se charger de la construction de ces chemins de fer, à la condition que le Gouvernement s'engagerait à exonérer la société concessionnaire de la construction de la section de *Grammont à Audenarde*.

Ainsi que je l'ai annoncé dans la séance de la Chambre des Représentants, en date du 7 juin 1865, j'ai pris cet engagement sous la réserve, bien entendu, de la

ratification de la Législature et à la condition que la nouvelle société donnerait, au préalable, un commencement sérieux d'exécution aux lignes concédées.

Dans la séance de la Chambre des Représentants, du 9 décembre 1865, la question de la construction des voies ferrées dont il s'agit a de nouveau été agitée.

La Chambre me permettra de citer ici les paroles que j'ai prononcées à cette occasion; elles suffiront, j'espère, pour justifier le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre à son examen :

« Je regrette, Messieurs, de ne pouvoir prononcer les paroles rassurantes que
 » réclame l'honorable préopinant, une promesse a été faite à la société, en vertu
 » de laquelle, si la société insiste, le Gouvernement devra proposer une modifi-
 » cation au contrat, et cette modification consisterait à exonérer la société de la
 » ligne de Grammont à Audenarde.

» La Chambre se rappellera que le chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw
 » a été considéré, par ceux qui s'occupent d'affaires de cette nature, comme une
 » excellente entreprise, et je crois que cette appréciation était parfaitement
 » fondée; mais il y avait un autre chemin de fer demandé en même temps et
 » qui ne semblait pas offrir les mêmes garanties d'exécution, c'était la ligne de
 » Grammont à Nieupoort.

» J'ai accolé cette ligne à la première et la Chambre n'a pas hésité à voter le
 » projet ayant pour objet de lier le chemin de fer de Courtrai à Denderleeuw au
 » chemin de fer de Grammont à Nieupoort, d'en faire une seule entreprise, d'unir
 » solidairement ces deux lignes. Malheureusement l'exécution est restée en
 » suspens pendant fort longtemps et je crois même que les intéressés désespé-
 » raient de voir mener l'affaire à bonne fin.

» C'est dans cet état de choses qu'une nouvelle compagnie a soumis au Gou-
 » vernement une combinaison nouvelle donnant toute garantie d'exécution,
 » mais subordonnée à cette condition que les nouveaux concessionnaires seraient
 » exonérés de l'obligation de construire la section de Grammont à Audenarde.

» Entre le jour où la concession avait été primitivement accordée et le jour
 » où cette modification a été demandée, il s'était présenté un fait très-intéressant,
 » c'est que le Gouvernement, en vertu d'une ancienne loi, avait concédé le
 » chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai; or, il suffit de regarder la carte
 » pour s'assurer que cette ligne et celle de Grammont à Audenarde sont
 » presque parallèles, qu'elles desservent le même plateau.

» Dans ces circonstances, le Gouvernement s'étant assuré que, moyennant
 » la dispense de construire la section de Grammont à Audenarde, tout le reste
 » était assuré d'une prompte et complète exécution; il n'a pas hésité à déclarer
 » à la société qu'éventuellement il soumettrait à la Chambre une modification à
 » la concession primitive, car, veuillez bien le remarquer, le Gouvernement ne
 » peut rien faire de son autorité privée; il faut que la Législature intervienne.

» La question se présente donc ainsi, et, en passant, je puis affirmer à l'hono-
 » rable député d'Audenarde que l'exécution du réseau, modifié comme je viens
 » de le dire, commencera sans délai et qu'elle sera énergiquement poursuivie, la
 » question est donc, en définitive, de savoir, en supposant que les Chambres
 » approuvent la modification que le Gouvernement s'est engagé à leur soumettre,

» la question est de savoir s'il ne vaut pas infiniment mieux avoir, en réalité, la
» plus grande partie du réseau que seulement d'avoir en perspective le réseau
» tout entier. Je pense que, entre l'espérance et un fait réalisé, les intéressés
» eux-mêmes n'hésiteront pas à se prononcer comme s'est prononcé le Gouver-
» nement.

» Du reste, j'insiste sur ce point, les Chambres auront à statuer, le
» Gouvernement ne pouvant rien faire de sa propre autorité. »

Deux honorables membres ayant soumis quelques observations, l'un d'eux demandant notamment si l'on ne pourrait pas obtenir la construction de la section de Grammont à Audenarde en accordant au concessionnaire une prolongation de délai pour l'exécution des travaux, j'ai répliqué ce qui suit :

« La Chambre a pu constater que je n'ai pas soulevé la question qui s'agit en
» ce moment. Mais puisqu'elle l'a été par les honorables députés d'Audenarde,
» puisque ces honorables membres ont cru devoir faire leurs réserves pour
» l'avenir, il importe de scruter cette question plus à fond, car, en réalité, il
» s'agit d'un intérêt public et d'intérêts privés considérables, et il convient de ne
» pas induire ces intérêts en erreur.

» J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que j'ai pris, vis-à-vis de la société
» concessionnaire, un engagement éventuel, celui de soumettre à la Chambre
» une modification au contrat primitif.

» Il s'agit d'exonérer la société concessionnaire d'une partie extrêmement
» onéreuse de ses obligations, tellement onéreuse que si la société n'entrevoit pas
» l'espoir d'en être exemptée, tout le reste de la concession serait peut-être
» abandonné. »

« Voici ce qui pourrait se présenter aujourd'hui. Il se pourrait qu'on laissât
» aller la société, qu'une fois qu'elle aurait exécuté ses lignes de Courtrai à
» Denderleeuw et d'Audenarde à Nieuport, on lui dit : Mais nous avons fait
» nos réserves et nous ferons opposition à ce que cette exemption vous soit
» accordée; nous avons déjà la plus grande partie du réseau, nous entendons
» que la société s'exécute jusqu'au bout.

» Si le contrat pour la construction des sections de Courtrai à Denderleeuw et
» d'Audenarde à Nieuport qui devait être signé ces jours-ci, qui l'aurait été à
» coup sûr la semaine prochaine, contrat aux termes duquel l'exécution des $\frac{9}{10}$
» du réseau était assurée, si ce contrat n'est pas signé bientôt, je doute qu'il le
» soit encore ou plutôt je crois pouvoir assurer qu'il ne le sera plus, après
» l'attitude que viennent de prendre les honorables députés d'Audenarde. »

» Qu'est-ce que la section que le Gouvernement, l'assentiment de la Législature
» réservé, a promis de retrancher? Je tiens à édifier la Chambre à ce sujet, pour
» motiver l'invitation que j'adresserai aux honorables députés d'Audenarde.

» On poursuivait très-énergiquement de divers côtés à la fois la concession
» d'une ligne de Courtrai à Denderleeuw, qui paraît excellente. Nieuport
» demandait depuis plusieurs années et avec raison d'être relié au réseau des
» chemins de fer. J'ai profité de l'occasion pour faire entrer de force, il faut bien
» le dire, la ville de Nieuport dans une combinaison d'ensemble. Il s'est présenté
» un concessionnaire très-accommodant, trop accommodant peut-être, qui a
» consenti à assumer l'obligation de construire cumulativement la ligne de

» Courtrai à Denderleeuw, et une ligne partant de Nieupoort et aboutissant à
» Grammont.

» Une fois investi de la concession, il s'est mis à faire des études et il n'a pas
» tardé à reconnaître qu'il avait assumé une charge très-onéreuse. La section de
» Grammont à Audenarde devait coûter tant de millions qu'elle rendait le reste
» de l'affaire presque impossible.

» Il y a eu des négociations pour trouver un substituant, mais ces négocia-
» tions n'ont abouti qu'à la condition que je viens de faire connaître à la Chambre,
» que le Gouvernement présenterait une modification au contrat primitif.

» Eh bien, il est encore temps d'opter : voulez-vous le tout sur le papier ou
» les $\frac{9}{10}$ en réalité? Voilà comment la question se présente. Si vous préférez
» avoir le tout sur le papier, il faut le dire. Vous êtes mis en demeure de vous
» prononcer. Si, au contraire, vous préférez les $\frac{9}{10}$ en réalité, il faut le dire
» aussi.

« La question qui a été soulevée ici incidemment vous fait un devoir de
» loyauté de dire quelle attitude vous prendrez lorsque le projet sera présenté.

» Les honorables membres m'ont demandé si l'on ne pourrait pas procéder
» autrement et, au lieu d'exonérer définitivement la société, en ce qui concerne
» la section de Grammont à Audenarde, si l'on ne pourrait pas lui accorder des
» délais.

» Vous comprenez, Messieurs, qu'avant de prendre un engagement comme
» celui que j'ai annoncé à la Chambre, le Gouvernement, qui ne cherche
» nullement à alléger les obligations qu'on a volontairement et librement
» contractées vis-à-vis de lui, le Gouvernement qui ne cherche pas à exonérer
» définitivement quand il pourrait se tirer d'affaire en accordant des délais, le
» Gouvernement, dis-je, a dû négocier sur cette base, faute de mieux, et c'est
» après avoir reconnu l'impossibilité de réussir dans une autre direction qu'il a
» été d'avis qu'il était préférable d'accorder l'exonération complète que de
» n'avoir rien.

» Eh bien, cela étant, il importe, pour sauvegarder des intérêts privés consi-
» dérables et aussi pour sauvegarder l'intérêt public de l'arrondissement d'Aude-
» narde, que les honorables représentants de cet arrondissement s'expliquent
» dès aujourd'hui sur ce qu'ils feraient si une loi était présentée. »

C'est alors qu'un honorable représentant d'Audenarde a fait la déclaration
suivante :

« Si les choses sont telles que les représente M. le Ministre, et je n'ai aucun
» motif d'en douter, il va sans dire que l'arrondissement d'Audenarde est plus
» intéressé à obtenir, d'une manière certaine, les neuf dixièmes de la concession
» que de courir la chance de n'obtenir rien du tout en la voulant toute entière.

» Dès lors, je n'hésite pas à le déclarer, en ce qui me concerne, nous devons
» nécessairement, quoique à regret, nous rallier à ce que M. le Ministre jugera
» convenable de décider pour sauvegarder l'intérêt public. »

Aujourd'hui deux sociétés puissantes se sont chargées de réaliser la concession
qui nous occupe, sauf de la section de Grammont à Audenarde.

La société belge de chemins de fer a entrepris l'exécution des lignes de
Courtrai à Denderleeuw, d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieupoort.

La Société générale d'exploitation de chemins de fer s'est chargée du service d'exploitation de ces lignes.

Les conditions auxquelles j'avais subordonné l'engagement de saisir la Législature de cette affaire, s'étant ainsi réalisée, le Gouvernement a l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations un projet de loi tendant à l'autoriser à exonérer la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique de la construction de la section du chemin de fer de Grammont à Audenarde et de lui restituer une partie de son cautionnement, à concurrence de cent vingt-cinq mille francs (fr. 125,000).

Le restant de ce cautionnement, soit quatre cent soixante-quinze mille francs (fr. 475,000) restera affecté, à titre de garantie de l'entière exécution du réseau dont la construction a été entamée.

J'ajouterai enfin, que les lignes qui restent à construire ont une longueur de cent treize kilomètres environ, et que la section de Grammont à Audenarde a seulement une longueur de vingt-cinq kilomètres environ.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

PROJET DE LOI.

Léopold II,

ROI DES BELGES,

à tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à exonérer la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, de la construction de la section du chemin de fer de Grammont à Audenarde, faisant partie des voies ferrées concédées par arrêté royal du 1^{er} décembre 1863, en exécution de la loi du 31 mai 1863, et à restituer à cette Société, une somme de cent vingt-cinq mille francs (fr. 125,000), sur le cautionnement de six cent mille francs (fr. 600,000), déposé à titre de garantie de l'accomplissement de ses obligations.

Donné à Bruxelles, le mai 1867.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.
