

(1)

(N° 176.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 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 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DESCAMPS.

MESSIEURS,

La concession des chemins de fer de Courtrai à Denderleeuw et de Grammont à Nieuport, octroyée par arrêté royal du 1^{er} décembre 1863, a été acquise par la Société anonyme des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, constituée le 16 juillet 1864. Cette compagnie n'ayant pu réaliser la construction des lignes concédées, une nouvelle société offrit, en 1865, au Département des Travaux Publics, d'exécuter l'entreprise, à la condition que le Gouvernement s'engagerait à exonérer la société concessionnaire de l'obligation de construire la section de Grammont à Audenarde.

M. le Ministre des Travaux Publics prit cet engagement, sous réserve de la ratification de la Législature, et, dans la séance de la Chambre des Représentants, du 9 décembre 1865, il justifia, par des considérations que reproduit l'exposé des motifs, le projet de loi actuellement soumis à vos délibérations.

Toutefois, la concession ne put encore être immédiatement réalisée, mais aujourd'hui, deux sociétés sérieuses et puissantes s'étant chargées de l'exécution et du service d'exploitation des lignes qui nous occupent, le Gouvernement vient vous demander de ratifier les engagements qu'il a pris vis-à-vis de la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, et de l'autoriser à

(1) Projet de loi, n° 162.

(2) La section centrale, présidée par M. CROMBEZ, était composée de MM. TACK, DE ROSSIUS, DE MAERE, DAVID, DESCAMPS et VANDER DONCKT.

restituer à cette compagnie la somme de 125,000 francs sur le cautionnement de 600,000 francs, déposé à titre de garantie de l'entière exécution du réseau.

Par une dépêche en date du 17 courant, M. le Ministre des Travaux Publics a fait parvenir à M. le Président de la Chambre, un amendement ainsi conçu :

Seront enregistrés au droit fixe de fr. 2-20, les actes portant cession par la Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Tournai, de la totalité ou de partie de l'exploitation des lignes de chemin de fer dont elle est ou deviendrait propriétaire.

Voici les motifs que M. le Ministre a fait valoir à l'appui de cet amendement :

L'amendement a pour objet d'accorder l'exemption des droits proportionnels d'enregistrement aux conventions par lesquelles la Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Tournai céderait, en tout ou en partie, l'exploitation des lignes de chemin de fer dont elle est ou deviendrait cessionnaire.

La combinaison d'opérations propres à assurer le succès de l'exploitation de ces lignes n'aboutirait pas si la Société était obligée de payer, ou de faire payer à l'État, un droit d'enregistrement considérable.

Le Gouvernement croit donc, dans un intérêt général, devoir lever l'obstacle en proposant une mesure qui a été consacrée dans un ordre d'idées identique par l'art. 2 de la loi du 21 avril 1864, en faveur de la Société du chemin de fer liégeois-limbourgeois.

Il se réfère, au surplus, aux considérations qui ont été émises dans l'exposé des motifs de cette dernière disposition législative, par M. le Ministre des Travaux Publics. (Documents parlementaires, session 1863-1864, p. 89.)

EXAMEN DU PROJET DE LOI EN SECTIONS.

Le projet de loi qui a d'ailleurs été approuvé par toutes les sections, a donné lieu aux observations suivantes :

La 3^e section désirerait obtenir des explications sur les cessions successives qui ont eu lieu des chemins de fer de Courtrai à Denderleuw, et de Roulers à Nieuport. Elle craint que ces diverses cessions n'aient eu pour effet de gréver d'avance, au profit des cédants, le capital d'entreprise, et n'aient ajouté ainsi aux difficultés qui s'opposent à la construction de la section de Grammont à Audenarde.

La 5^e section demande si la société concessionnaire a adopté les tarifs de l'État.

La 6^e section désire savoir si, en présence du projet de loi qui privera pour longtemps encore la ville de Grammont et les localités situées entre cette ville et Audenarde, du bénéfice d'une voie ferrée, le Gouvernement ne pourrait pas ordonner que les malles-postes qui partent actuellement le matin d'Audenarde vers Grammont et Wacreghem, eussent au contraire, pour points de départ, le matin, ces deux dernières localités. Cette modification dans l'itinéraire des malles-postes, aurait pour effet de faciliter l'accès des marchés d'Audenarde, et de permettre, en outre, aux justiciables, de se rendre dans cette ville à l'heure des séances du tribunal, etc.

La section centrale a décidé de transmettre à M. le Ministre des Travaux Publics, ces deux dernières questions, et de lui demander, en même temps, des renseignements sur l'état d'avancement des travaux du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, et particulièrement de la section de Lessines à Renaix, ligne dont le parallélisme avec le chemin de fer de Grammont à Audenarde a été invoqué pour justifier l'exonération demandée.

M. le Ministre nous a adressé les réponses suivantes :

« 1° Aux termes des art. 35 et 37 du cahier des charges relatif à la concession du chemin de fer de Denderleuw à Courtrai, les tarifs des péages que la société concessionnaire est autorisée à percevoir doivent être établis d'après les bases des tarifs de l'État *qui étaient en vigueur au moment de la signature de la convention du 28 février 1863.*

» C'est la société générale d'exploitation qui fera le service de la ligne; elle a le droit de réduire les prix des transports, mais le Gouvernement ne peut pas lui imposer les tarifs du chemin de fer de l'État *décrits postérieurement à ladite date.*

» 2° Les malles-postes sont tout spécialement instituées pour satisfaire aux besoins généraux et importants du service postal, et les heures de départ doivent toujours en être fixées de manière à pouvoir donner satisfaction aux nécessités de ce service.

» Le Gouvernement ne peut s'engager à changer ces heures en vue de procurer des facilités de transport à quelques voyageurs isolés.

» 3° Les travaux du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai ne sont pas encore commencés.

» Les événements politiques et la crise financière qui en ont été la conséquence ont exercé leur fâcheuse influence sur cette entreprise comme sur tant d'autres.

» Des négociations sérieuses se poursuivent en ce moment pour la reprise de l'affaire, et le Gouvernement a tout lieu d'espérer que l'on mettra bientôt la main à l'œuvre.

» Un cautionnement de 400,000 francs est déposé dans la caisse du trésor public à titre de garantie de la concession. »

La section centrale approuve le projet de loi avec l'amendement présenté par M. le Ministre des Travaux Publics, et elle a l'honneur, Messieurs, de vous en proposer également l'adoption.

Le Rapporteur,
J. DESCAMPS.

Le Président,
Louis CROMBEZ.