

(1)

(N° 248.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 MAI 1854.

CHEMIN DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

(Relèvement d'une déchéance. — Prorogation d'un délai d'achèvement des travaux⁽¹⁾).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi soumis à vos délibérations a pour objet : 1^o de relever la Société concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale, de la déchéance légale encourue par suite de la non exécution de l'art 4 de la convention du 28 janvier 1852, et 2^o de lui accorder une prorogation du terme primitivement fixé pour l'achèvement de l'embranchement de Deynze par Thielt à la section de Bruges à Courtrai.

Aux termes de la convention du 28 janvier, toute la ligne de Courtrai par Ypres à Poperinghe devait être livrée à la circulation le 1^{er} janvier 1854, et la moitié des travaux de l'embranchement de Thielt devait être terminée avant le 1^{er} mars 1854.

Les diverses sections de la ligne de Courtrai jusqu'à Ypres furent mises en exploitation avant l'expiration du délai prescrit; mais la dernière section, celle d'Ypres à Poperinghe, ne put être livrée à la circulation que le 20 mars; d'un autre côté, au 1^{er} mars dernier, les travaux de l'embranchement de Thielt n'étaient pas commencés.

(1) Projet de loi, n° 228.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. LESOINNE, RODENBACH, DE BREYNE, VAN RENYNGHE, DUMORTIER et ALP. VANDENPEEREBOOM.

Par le fait seul de ces retards, les concessionnaires sont déchus de tous leurs droits, les art. 14 et 15 de la convention du 28 janvier sont formels à cet égard, et non-seulement ils ne peuvent obtenir le paiement des sommes garanties par l'État comme *minimum* d'intérêt, mais l'art. 17 du cahier des charges, annexé à l'arrêté de concession du 21 mai 1845, leur serait applicable.

Mais s'il en est ainsi en droit strict, il n'en est pas de même quand on considère la question au point de vue de l'équité.

La Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale a construit, dans cette province, une ligne qui a un développement de 18 lieues ; elle y a dépensé de 13 à 14 millions et relié entre elles et au réseau national, les principales localités de cette partie du pays ; ces faits ne sont-ils pas de nature à lui concilier la bienveillance de la Législature et du Gouvernement ?

D'ailleurs, ainsi que le fait observer avec raison M. le Ministre, dans l'exposé des motifs du projet de loi, le retard, cause de la déchéance encourue par la Compagnie, est entièrement indépendant de la volonté de celle-ci.

Diverses circonstances en ont été les causes pour ainsi dire inévitables. C'est ainsi que la convention provisoire, fixant les délais d'exécution et signée le 1^{er} juillet 1851, ne put être définitivement approuvée que sept mois plus tard, c'est-à-dire après le vote de la loi du 31 décembre 1851, et si, avant de signer la convention définitive, la Compagnie ne demanda pas qu'on fixât des délais plus prolongés que ceux primitivement indiqués, c'est parce que toute modification à la convention provisoire eût dû être soumise à l'approbation de la Législature et que la présentation et l'examen d'un nouveau projet de loi eussent infailliblement entraîné de nouveaux retards.

Les réclamations des villes d'Ypres et de Thielt, contre les emplacements des stations de ces deux localités, la correspondance avec le Département de la Guerre à l'effet d'obtenir la cession des terrains militaires nécessaires à l'établissement de la voie ferrée aux abords des places de Menin et d'Ypres, enfin les négociations avec la Compagnie Parienté, qui avait obtenu la concession provisoire d'un chemin de fer de Furnes par Dixmude à la ligne de Bruges à Courtrai, ne permirent pas à M. le Ministre des Travaux Publics de donner, aux plans soumis par la Compagnie, une prompte approbation. C'est ainsi que les plans de la section de Wervicq à Ypres, présentés le 26 juillet 1852, ne purent être approuvés que six mois plus tard, le 5 février 1853, et que ceux de l'embranchement de Thielt, soumis au Département des Travaux Publics, aux mois d'avril et de juin 1853, ne furent revêtus de l'approbation ministérielle que le 29 octobre dernier.

Ces diverses circonstances ont occasionné une perte de temps assez notable. La Compagnie concessionnaire ne peut être ni responsable ni victime des conséquences de ces retards, qu'elle ne pouvait ni prévenir ni empêcher.

Ces considérations semblent avoir déterminé l'accueil favorable que le principe du projet de loi a reçu dans la plupart des sections.

Les 1^{re}, 4^e et 6^e sections adoptent le projet de loi sans observation.

La 3^e section adopte et propose même d'accorder, si M. le Ministre des Travaux Publics le juge nécessaire, un délai plus long que celui indiqué à l'art. 2 du projet de loi.

La 5^e section adopte, mais avec la réserve que la garantie d'intérêt ne sera due,

pour la ligne exploitée de Courtrai à Poperinghe, qu'après que les travaux de l'embranchement de Deynze par Thielt, à la section de Bruges à Courtrai, seront en cours d'exécution.

Enfin la 2^e section rejette le projet, parce qu'il n'offre pas assez de garanties au Gouvernement, les concessionnaires n'étant pas suffisamment tenus.

En section centrale, le principe de la loi n'a pas été combattu ; on a reconnu qu'en équité on ne peut refuser l'autorisation de payer à la Compagnie les sommes qui lui ont été promises par l'État à titre de garantie d'intérêt sur la ligne exploitée de Poperinghe à Courtrai, que le refus de liquider ces sommes serait de nature à porter atteinte au crédit de la Société et aurait pour résultat de la placer dans l'impossibilité de se procurer le restant du capital nécessaire pour exécuter l'embranchement de Thielt.

La section centrale reconnaît aussi qu'il est équitable d'accorder aux concessionnaires un nouveau délai pour exécuter le restant des travaux concédés.

Mais, d'un autre côté, elle a pensé qu'il importait de ne point délier la Compagnie même d'une partie des obligations contractées par elle vis-à-vis de l'État. obligations qui portent sur l'ensemble de la concession et qui doivent rester entières ; des membres ont émis l'opinion que l'art. 1^{er} du projet de loi n'était pas assez formel sous ce rapport, et qu'il serait à craindre que cet article ne pût ultérieurement être interprété en ce sens. que la Compagnie étant relevée de la déchéance encourue, aurait droit à obtenir la liquidation des sommes stipulées à titre de garantie de *minimum* d'intérêt sur la ligne d'Ypres, même si l'embranchement de Thielt n'était pas achevé à l'époque fixée à l'art. 2 du projet.

Afin d'atteindre le but indiqué et de faire cesser toute incertitude, des membres de la section centrale ont proposé de substituer au texte du projet de loi une disposition ou plutôt une rédaction nouvelle. M. le Ministre des Travaux Publics à qui cette rédaction a été communiquée, a déclaré s'y rallier.

Le texte ci-joint a été adopté à l'unanimité.

Par l'art. 2 du projet, le Gouvernement était autorisé à proroger au 1^{er} janvier 1856, le délai fixé par la convention pour l'achèvement de l'embranchement de Deynze par Thielt ; la section centrale, conformément à la proposition faite par la 3^e section, proroge de six mois le délai accordé, et substitue à la date du 1^{er} janvier 1856 celle du 1^{er} juillet suivant, mais elle exige que la moitié des travaux de cet embranchement soit terminée le 1^{er} octobre 1855.

Enfin, d'accord avec M. le Ministre des Travaux Publics, la section centrale propose d'ajouter à l'art. 2 un paragraphe portant textuellement que toutes les autres dispositions de la convention intervenue le 28 janvier 1852, entre le Gouvernement et la Compagnie, sont maintenues.

Les renseignements fournis à la section centrale permettent de croire que la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale, qui a exécuté avec activité la ligne de Poperinghe par Ypres à Courtrai, sera à même de terminer, dans les délais fixés, l'embranchement de Deynze par Thielt à la section de Bruges à Courtrai, et de remplir ainsi loyalement tous les engagements contractés par elle. Alors, la province de la Flandre occidentale sera, sous le rapport des voies de communications faciles, une des provinces les mieux dotées du pays entier, puisque, indépendamment des chemins de fer de l'État, elle possédera un

réseau de voies ferrées, ayant ensemble un développement de 25 lieues. Ces moyens de locomotion faciles et rapides seront peut-être de nature à faire renaître dans ces contrées une prospérité dont elles jouissaient autrefois.

Les conseils communaux de Thielt et de Meulebeke, par pétitions du 27 avril et du 2 mai, prient la Chambre de rejeter le projet de loi qui proroge le délai fixé pour l'achèvement de la ligne du chemin de fer de Deynze par Thielt à Ingelmunster. La section centrale propose de déposer ces pétitions sur le bureau, pendant la discussion du projet de loi.

Le Rapporteur,

ALP. VANDENPEEREBOOM.

Le Président,

VEYDT.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ETC.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à payer à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale, l'intérêt du produit net garanti par la convention du 28 janvier 1852, approuvée par arrêté royal du 4 février suivant, sur la ligne de Courtrai à Poperinghe, en proportion de sa longueur.

La présente autorisation cessera de produire ses effets, si la Compagnie reste en retard de remplir, dans les délais fixés à l'article suivant, les engagements qu'elle a contractés envers l'État.

ART. 2.

L'embranchement de Deynze par Thielt à la section de Bruges à Courtrai du chemin de fer concédé de la Flandre occidentale, devra être livré à la circulation le 1^{er} juillet 1856, et la moitié des travaux de cet embranchement terminée avant le 1^{er} octobre 1855.

Les autres dispositions de la convention du 28 janvier, et notamment les art. 15 et 16, applicables en cas de non exécution de la moitié ou de la totalité des travaux dans les nouveaux délais ci-dessus, sont maintenues.