

(1)

(N° 195)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1^{er} JUILLET 1871.

Concession d'un chemin de fer de Tirlemont par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement au chemin de fer en exploitation de Hasselt à Eindhoven (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Pendant la séance du 24 de ce mois, M. le Ministre des Travaux Publics a déposé un projet de loi autorisant la concession d'un chemin de fer de Tirlemont au camp de Beverloo, par Diest, avec raccordement à la ligne en exploitation de Hasselt à Eindhoven.

La 1^{re} section s'abstient sur l'ensemble du projet. Elle prie la section centrale d'examiner la question de savoir, si le Gouvernement ne devrait pas construire lui-même le chemin de fer.

La 2^e section émet un vœu dans le même sens, pour le cas où les demandeurs en concession n'offriraient pas des conditions acceptables. Elle adopte le projet par trois voix et une abstention.

La majorité de la 4^e section ne se rallie à la proposition d'accorder la garantie d'un *minimum* d'intérêt, que par cette considération qu'il s'agit d'un chemin de fer se rattachant au système de la défense nationale. Elle adopte le projet, à l'unanimité des membres présents.

Les autres sections ont donné, sans observation, un avis favorable à ce projet, dont les avantages généraux et locaux sont suffisamment indiqués dans *l'exposé des motifs*.

La nouvelle voie ferrée hâtera le développement de l'agriculture et de l'in-

(1) Projet de loi, n° 194.

(2) La section centrale, présidée par M. THIBAUT, était composée de MM. AMÉDÉE VISART, BEECKMAN, PETY DE THOZÉE, SCHOLLAERT, HAYFZ et THONISSEN.

industrie dans les riches et peuplées communes situées entre les villes de Tirlemont et de Diest. Elle opérera une véritable transformation dans le nord du Limbourg, où, malgré d'immenses progrès réalisés depuis notre émancipation politique, il reste encore des milliers d'hectares en friche et des richesses minérales sans exploitation, parce que les moyens de transport prompts et économiques font défaut. Enfin, quelles que soient les idées qu'on adopte au sujet de notre système d'organisation militaire, il n'est pas sans importance, au point de vue de la défense nationale, de mettre la capitale et la forteresse d'Anvers en communication directe avec le camp de Beverloo.

Il est vrai que le Gouvernement demande l'autorisation d'assurer la réalisation de l'entreprise au moyen d'une garantie d'intérêt du capital à dépenser. Mais d'après les études approfondies auxquelles se sont livrés les fonctionnaires du corps des ponts et chaussées, cette garantie ne sera pas longtemps une charge réelle pour le Trésor public. La nouvelle voie de communication, qui aura une longueur de 65 kilomètres environ, ne tardera pas à obtenir un trafic suffisant pour couvrir complètement et même dépasser les intérêts du capital ainsi que les frais d'exploitation.

Il importe d'ailleurs de remarquer, que l'établissement d'un chemin de fer entre Tirlemont et Beverloo procurera au Trésor public, sur les frais de transport des troupes et du matériel vers le camp, une économie qui, dans de récents débats parlementaires, a été évaluée à 60,000 francs par an.

Les conditions dans lesquelles la garantie d'intérêt serait accordée n'échapperont pas à votre attention ; elles sont décrites aux art. 2 et 3. Il sera fait un appel public à la concurrence.

Les anciens concessionnaires du chemin de fer de Tirlemont à Diest ont été déclarés déchus par arrêté royal du 25 avril 1870. L'art. 4 du projet de loi autorise le Gouvernement à restituer le cautionnement de 200,000 francs qu'ils avaient déposé, dès que la concession de la ligne de Tirlemont au camp de Beverloo, par Diest, sera définitivement octroyée.

Mais nous avons ici une nouvelle preuve que les concessions de chemin de fer restent souvent stériles. Aussi, la section centrale propose que la restitution du cautionnement ne puisse avoir lieu qu'après l'achèvement de la voie ferrée. Alors seulement, les anciens concessionnaires déchus auront certains droits à récupérer le cautionnement qu'ils avaient versé pour garantir l'exécution de leurs engagements. L'art. 4 du projet de loi serait modifié dans ce sens.

En outre, prévoyant le cas où les demandeurs en concession n'accepteraient pas les conditions dont le Gouvernement ne pourrait se départir, la section centrale propose d'ajouter au projet, un cinquième article, ainsi conçu :

« A défaut d'offres satisfaisantes, le Gouvernement est autorisé à construire, » aux frais de l'État, le chemin de fer décrit à l'art. 1^{er} »

Par six voix et une abstention, la section centrale a l'honneur, Messieurs, de vous proposer l'adoption du projet ainsi modifié.

Vous avez renvoyé à notre examen :

1° Une pétition, en date du 25 juin 1871, par laquelle de nombreux habitants

de Léau prie la Chambre d'adopter le projet de tracé élaboré par le conseil communal de cette ville ;

2° Une pétition, en date du 1^{er} juillet 1874, par laquelle le conseil communal de Wommerson demande que le chemin de fer projeté de Tirlemont à Diest, partant de la station de l'État à Tirlemont, laisse cette ville à gauche pour se diriger ensuite sur Wommersom, Melckweser, Heelenbosch et Léau, où serait établie une station.

Nous proposons le dépôt de ces pétitions sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi, puis le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Rapporteur,
PETY DE THOZÉE.

Le Président,
THIBAUT.

PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions ordinaires, un chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec raccordement au chemin de fer en exploitation de Hasselt à Eindhoven, soit à la station de Wychmael, soit à celle d'Exel, soit en un point intermédiaire.

ART. 2.

La concession de ce chemin de fer sera accordée, moyennant une garantie d'intérêt, pendant les cinquante premières années de la concession, à la suite d'un appel public à la concurrence, d'après un tracé dressé préalablement par les agents de l'État et arrêté par le Ministre des Travaux Publics, en faisant porter le rabais sur le montant de cette garantie dont le *maximum* est fixé à 250,000 francs.

ART. 3.

Dans le cas où le produit net de l'exploitation de ce chemin de fer excéderait trois cent cinquante mille francs, l'excédant serait versé à la caisse du Trésor à concurrence des sommes éventuellement payées par l'État du chef de la garantie pendant les années antérieures.

ART. 4.

Le Gouvernement est autorisé à restituer le cautionnement de deux cent mille francs qui avait été déposé à titre de garantie de la concession d'un chemin de fer de Tirle-

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre).

ART. 2.

(Comme ci-contre).

ART. 3.

(Comme ci-contre).

ART. 4.

(Comme ci-contre).

PROJET DU GOUVERNEMENT.

mont à Diest, octroyée, en exécution de la loi du 24 juin 1853, par arrêté royal du 13 février 1864.

Cette restitution ne pourra toutefois être effectuée qu'après que la concession du chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec son raccordement à la ligne de Hasselt vers Eyndhoven, mentionnée à l'art 1^{er} de la présente loi, aura été définitivement octroyée.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Cette restitution ne pourra toutefois être effectuée qu'après le complet achèvement du chemin de fer de Tirlemont, par Diest, au camp de Beverloo, avec son raccordement à la ligne de Hasselt vers Eyndhoven.

ART. 5.

A défaut d'offres satisfaisantes, le Gouvernement est autorisé à construire, aux frais de l'État, le chemin de fer décrit à l'art. 1^{er} de la présente loi.