

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 JUIN 1875.

Concession d'un chemin de fer entre Ostende et Blankenberghe.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres un projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à concéder, aux conditions de la loi du 10 mai 1862, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local entre Ostende et Blankenberghe. L'assentiment de la Législature est nécessaire parce que le développement de cette ligne excéderait dix kilomètres.

L'insuffisance des voies de communication entre ces deux villes a été souvent signalée. Depuis longtemps, il s'agit de la construction d'une route ordinaire le long des dunes, mais l'établissement d'un chemin de fer serait préférable.

Les communications ne peuvent actuellement se faire que par Bruges, et cette voie indirecte et trop longue ne répond nullement aux vœux des touristes, d'année en année plus nombreux, qui visitent notre littoral.

Si l'on pouvait se rendre d'Ostende à Blankenberghe en trois quarts d'heure, et sans transbordement, il ne paraît pas douteux que, pendant la saison, des relations fréquentes s'établiraient entre nos deux principales stations balnéaires et donneraient à l'une et à l'autre un attrait nouveau.

Peu éloignée des dunes, la ligne d'Ostende à Blankenberghe faciliterait l'accès de la plage en des points intermédiaires et provoquerait probablement la construction de villas, d'hôtels, etc., aux endroits les plus favorables de cette partie de la côte. Elle pourrait rendre de sérieux services en cas de sinistres maritimes; elle permettrait de mettre en valeur des propriétés domaniales et serait un bienfait pour les populations agricoles des communes de Breedene, Clemskerke, Vlissinghem, Nieuwmunster et Wenduïne.

Mais si cette ligne peut compter sur un mouvement de voyageurs relativement important, en été, elle n'aurait, en hiver, qu'un faible trafic et on ne pourrait trouver une rémunération suffisante pour les capitaux à consacrer à une

semblable entreprise qu'à la condition d'avoir recours à des procédés de construction et d'exploitation très-économiques. Il ne peut donc être question d'une ligne à construire et à exploiter comme une ligne d'intérêt général et le Gouvernement aura à décider, en tenant compte des indications fournies par l'enquête, quel sera le moteur à y appliquer.

On se trouve d'ailleurs dans toutes les conditions voulues pour la réalisation du programme d'une construction et d'une exploitation économiques.

Avec de très-faibles déclivités, le profil en long du chemin pourra suivre les accidents du terrain. La largeur des emprises sera donc faible et les terrassements seront sans importance. Les ouvrages d'art ne seront ni multipliés ni coûteux. D'autre part, les voitures à remorquer par train ne seront pas en grand nombre et la vitesse de marche ne devra pas être grande ; partant les machines pourront être légères, les rails, d'un poids relativement réduit, et les courbes, de petit rayon.

Le chemin de fer d'Ostende à Blankenberghe ne rendra aux communes situées sur son parcours tous les services qu'elles peuvent en attendre, que s'il peut servir, sans transbordement, aux transports des grosses marchandises en destination ou en provenance de stations situées au delà de Blankenberghe ou d'Ostende. Il est donc désirable qu'il soit raccordé aux chemins de fer existants, à ses deux extrémités.

Cependant il ne faut pas que les charges afférentes à ce double raccordement viennent peser trop lourdement sur l'entreprise et en compromettre le succès. C'est pour ce motif qu'il n'est pas rendu obligatoire par le deuxième alinéa de l'art. 1^{er} du projet de loi. Le Gouvernement appréciera, s'il y a lieu de prescrire ce raccordement, soit aux deux extrémités de la ligne, soit à l'une d'elles.

Le raccordement à la station de Blankenberghe pourrait donner lieu, le cas échéant, à l'exercice du droit de préférence attribué à la société du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, dans les termes suivants, par l'art. 45 de son cahier des charges :

« Dans le cas où il serait ultérieurement décidé qu'il soit établi un ou plusieurs embranchements partant d'un point quelconque situé sur le chemin de fer faisant l'objet de la présente concession et se dirigeant, soit vers Ostende, soit vers Heyst ou vers toute autre direction, les concessionnaires auront, à conditions égales, la préférence pour la concession des dits embranchements. »

L'art. 2 du projet réserve, sous ce rapport, les droits du concessionnaire du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe.

L'art. 3 autorise le Gouvernement à accorder l'usage gratuit des propriétés domaniales à occuper par le chemin de fer. Cet avantage a été accordé dans d'autres circonstances et notamment pour le chemin de fer de Blankenberghe à Heyst.

L'art. 4 autorise sous certaines conditions l'établissement du chemin de fer sur des parties de la voirie ordinaire. Ce chemin de fer peut être assimilé à un tramway et il est probable qu'il n'y aura aucun inconvénient sérieux à le construire, en certains points, sur les routes ou les chemins vicinaux. Au reste, le projet sera, conformément aux réglemens sur les demandes en concession de péages, soumis à l'examen du public et aux délibérations d'une commission

d'enquête; puis, aux termes de l'art. 4 précité du projet de loi ci-joint, les conseils communaux intéressés et la députation permanente auront à se prononcer spécialement sur la question de savoir, s'il y a lieu d'autoriser l'établissement du chemin de fer sur la voirie ordinaire, et ce n'est qu'en suite de cette double instruction que le Gouvernement statuera. On aura donc, sous ce rapport, toutes les garanties désirables.

Enfin, l'art. 5 fait au Gouvernement un devoir d'insérer dans l'acte de concession les obligations qu'il jugera utile d'imposer au concessionnaire dans l'intérêt du sauvetage maritime. Les obligations du concessionnaire à l'égard d'autres services publics tels que la poste et le télégraphe seront celles que l'on trouve dans le cahier des charges et conditions générales du 20 février 1866 pour les concessions de chemins de fer en Belgique.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics
et de l'avis de Notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder un chemin de
fer d'Ostende à Blankenberghe passant par ou près de Bree-
dene, Clemskerke, Vlissegheem, Nieuwmunster et Wenduyn.

Le Gouvernement décrètera, s'il y a lieu, le raccordement
de ce chemin de fer aux stations d'Ostende et de Blanken-
berghe, sous la réserve des indemnités à payer à qui de droit
par le concessionnaire pour l'usage et l'agrandissement éven-
tuel de ces stations.

ART. 2.

Sous réserve, le cas échéant, du droit de préférence attribué
aux concessionnaires du chemin de fer de Bruges à Blanken-
berghe par l'article 48 du cahier des charges de cette ligne,
la concession du chemin de fer d'Ostende à Blankenberghe
sera accordée aux conditions des articles 1, 2, 3 et 4 de la loi
du 10 mai 1862.

ART. 3.

Le Gouvernement pourra, par le cahier des charges de la
concession, autoriser le concessionnaire à occuper gratuite-
ment pendant toute la durée de la concession les terrains
appartenant au domaine de l'Etat et qui devront être incor-
porés dans le chemin de fer et ses dépendances.

ART. 4.

Le Gouvernement pourra également, les conseils communaux et le conseil provincial entendus, autoriser l'établissement du chemin de fer sur des parties déterminées de la grande voirie et de la voirie provinciale ou communale.

Les indemnités à payer de ce chef par le concessionnaire à la province et aux communes seront, le cas échéant, fixées par le cahier des charges de la concession.

ART. 5.

L'acte de concession stipulera les obligations que le Gouvernement jugera utile d'imposer au concessionnaire dans l'intérêt du sauvetage maritime.

Donné à Bruxelles, le 15 juin 1875.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BERNAERT.
