

tie comprise entre la 9 ^e écluse et la Sambre canalisée	90,000	
§ 12. Sambre canalisée.	63,500	
§ 13. Escaut : travaux d'amélioration du régime des eaux, de la navigation et du halage; égout collecteur à Tournai	235,000	
§ 14. Lys : travaux d'amélioration	100,000	
§ 15. Mandel : travaux de canalisation. . .	42,000	
§ 16. Dendre : travaux d'amélioration. .	100,000	
§ 17. Yser et canal de Furnes à Dunkerque : travaux d'amélioration. .	200,000	
§ 18. Travaux d'endiguement du Zwyn . . .	30,000	
§ 19. Port d'Ostende : établissement d'un bassin et de chantiers pour le service de la marine ; amélioration du port .	347,600	
§ 20. Port de refuge de Blankenberghe . . .	121,000	
		2,437,100

D. — *Chemins de fer en construction.*

§ 21. Chemin de fer de ceinture de Gand. fr.	313,000	
§ 22. Chemin de fer d'Ath à Blaton	687,000	
		1,202,000

E. — *Chemins de fer en exploitation.*1^o Voies et travaux :

§ 23. Travaux d'extension. fr.	7,800,000
--	-----------

2^o Traction et matériel :

§ 24. Extension du matériel de traction et de transport ; outillage des ateliers	9,500,000	
§ 25. Objets d'approvisionnements	3,200,000	
		20,500,000

F. — *Postes, télégraphes et marine.*

§ 26. Acquisition et appropriation d'immeubles pour le service des postes fr.	116,000
§ 27. Extension des	

lignes et appareils télégraphiques	100,000	
§ 28. Construction d'un nouveau steamer remorqueur	180,000	
		396,000
Total. fr.	28,605,100	

Art. 2. Les crédits mentionnés à l'article 1^{er} seront couverts soit par les ressources ordinaires, soit par une émission de titres de la dette publique. Ils pourront l'être provisoirement par des bons du trésor, sans que l'échéance la plus longue de ces bons puisse excéder cinq ans.

Art. 3. La présente loi sera exécutoire le lendemain de sa publication.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. A. BEERNAERT, et par le ministre des finances, M. J. MALOU.)

191. — 9 JUILLET 1875. — LOI relative à la concession d'un chemin de fer entre Ostende et Blankenberghe (1). (Moniteur du 11 juillet 1875.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer d'Ostende à Blankenberghe passant par ou près de Breedene, Clemskerke, Vlisseghem, Nieuwmunster et Wenduynne.

Le gouvernement décrètera, s'il y a lieu,

(1) *Session de 1874-1875.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 16 juin 1875, p. 231. — Rapport. Séance du 22 juin, p. 233.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 2 juillet 1875, p. 1132-1154.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 3 juillet 1875, p. 28.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 3 juillet 1875, p. 215-216.

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

le raccordement de ce chemin de fer aux stations d'Ostende et de Blankenberghe, sous la réserve des indemnités à payer à qui de droit par le concessionnaire pour

l'usage et l'agrandissement éventuel de ces stations.

Art. 2. Sous réserve, le cas échéant, du droit de préférence attribué aux conces-

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'article 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 desdits embranchements. »

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

L'article 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'article 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 règlements 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'article 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'article 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.

sionnaires du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe par l'article 45 du cahier des charges de cette ligne, la concession du chemin de fer d'Ostende à Blankenberghe sera accordée aux conditions des articles 1^{er}, 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 gratuitement, pendant toute la durée de la concession, les terrains appartenant au domaine de l'Etat et qui devront être incorporés 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.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. A. BEERNAERT.)

192. — 9 JUILLET 1875. — LOI qui autorise le gouvernement à modifier la convention conclue, le 25 avril 1870, entre l'Etat, d'une part, la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et la Société d'exploitation de chemins de fer, d'autre part (1). (Monit. du 11 juillet 1875.)

Léopold II, etc. Les chambres ont

adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à apporter à la convention conclue, le 25 avril 1870, entre l'Etat belge, d'une part, la Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et la société anonyme dite : Société générale d'exploitation de chemins de fer, d'autre part, et approuvée par la loi du 3 juin 1870, les modifications indiquées ci-après :

A. Les sections de Boom à Malderen et de Malderen à Alost, du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, ne seront pas exécutées. Elles seront remplacées, l'une, par un chemin de fer partant de Boom, se raccordant, à Puers, au chemin de fer de Malines à Terneuzen, passant par ou près de Saint-Amand et de Mariakerke et se terminant à la station de Baesrode sur le chemin de fer de Malines à Gand ; l'autre, par un chemin de fer prenant son origine à la station de Londerzeel commune aux lignes de Malines à Gand et de Bruxelles à Boom, se raccordant à Opwyck au chemin de fer de Bruxelles à Termonde par Assche, passant par Moorsele et aboutissant dans la station d'Alost du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Ces deux chemins de fer seront considérés comme faisant partie de la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, octroyée par l'arrêté royal du 3 février 1865, et comme s'ils étaient inscrits à l'article 17 de la convention du 25 avril 1870 ;

B. L'embranchement de la station de Contich du chemin de fer de Bruxelles à Anvers par Malines à la station de Contich du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai, dont la non-exécution a été décrétée par l'article 4 de l'arrêté royal du 30 novembre 1870, est réintégré dans la concession du chemin de fer d'Anvers à Tournai et vers Douai et sera, en conséquence, construit et exploité aux conditions de la convention du 25 avril 1870 ;

C. Le 1^o de l'article 18 est remplacé par ce qui suit :

« Un chemin de fer partant de la station de Blaton du chemin de fer de Saint-Ghislain à Audenarde, passant par Stamburges et se raccordant au chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath. »

(1) Session de 1874-1875.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs, texte du projet de loi et texte de la convention. Séance du 14 avril 1875, p. 167-170. — Rapport. Séance du 2 juin, p. 210-211.

Annales parlementaires. — Discussion et adop-

tion. Séance du 15 juin 1875, p. 1026-1034 et 1037.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 3 juillet 1875, p. 27.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 3 juillet 1875, p. 213-214.