

concéder, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 19 mars 1866 (1), un réseau de chemins de fer destiné à relier entre elles et à la ville de Bruxelles plusieurs villes et communes rurales situées dans la province de Brabant et dans les parties limitrophes des provinces de la Flandre orientale et du Hainaut.

Promulguons, etc.

Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

272. — 31 MAI 1866. — LOI qui autorise la concession de chemins de fer secondaires dans la Flandre orientale (2).
(Monit. des 4-5 juin 1866.)

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

texte du projet de loi et annexes. Séance du 19 avril 1866, p. 403-410. — Rapport. Séance du 1^{er} mai, p. 473-474.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 9 mai 1866, p. 735.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 23 mai 1866, p. XXXI.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 24 mai 1866, p. 611-612. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 25 mai, p. 620.

Exposé des motifs.

« Messieurs,

« J'ai l'honneur de soumettre aux délibérations des chambres législatives le projet d'une loi qui tend à autoriser le gouvernement à concéder un réseau de chemins de fer vicinaux à établir spécialement dans la province de Brabant. Ce réseau a pour but de relier entre elles de nombreuses et importantes localités situées dans un certain rayon autour de la capitale et de les mettre en relation tant avec Bruxelles que directement ou indirectement avec les voies ferrées du pays.

« Dans la séance de la chambre des représentants du 1^{er} février dernier, j'ai annoncé le dépôt prochain de ce projet, et, ainsi que je l'ai déclaré à cette occasion, les chambres pourront se convaincre que j'ai appliqué les principes énoncés à différentes reprises, et notamment dans la séance du 9 mars 1863, comme devant, à l'avenir, servir de base aux octrois de concession de chemins de fer.

« Le coût kilométrique de l'établissement de ces voies ferrées (150,000 fr. par kilomètre à vote simple, et 175,000 fr. par kilomètre à double voie) et, par suite, le capital nécessaire à la réalisation de l'entreprise comme aussi la composition de ce capital ont été déterminés par l'art. 9 de la convention mentionnée au projet de loi; ce capital comprend également les sommes nécessaires à la confection du matériel d'exploitation.

« Au lieu de faire déposer, ainsi que cela se pratiquait jusqu'à présent, un cautionnement provisoire qui devait être complété au moment de la concession, j'ai demandé un cautionnement définitif, et ce cautionnement, montant à cinq cent mille francs,

Article unique. Le gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions ordinaires :

1^o Un chemin de fer circulaire autour de la ville de Gand ;

2^o Une ligne se détachant dudit chemin de fer et aboutissant à Ninove ;

3^o Une ligne de Gand à Tamise par Zele et Hamme ;

4^o Une ligne d'Audenarde vers la frontière des Pays-Bas dans la direction de Watervliet et passant par Deynze, Nevele, Somergheem et Eecloo ;

5^o Une ligne de Waereghem ou de Cruysbaertem à Bruges, passant par Thielt et Wingheene ;

6^o Une ligne d'Eecloo vers Saint-Nicolas ou Anvers ;

7^o Une ligne de Zelzaete à Assenede.

Promulguons, etc.

Contre-signée par le ministre des travaux publics, M. JULES VANDERSTICHELEN.

a été déposé ainsi qu'il est constaté par l'art. 10 de la convention.

« Vous remarquerez, messieurs, l'extrême modicité du prix kilométrique de la construction des voies ferrées projetées; les demandeurs en concession ont consenti à accepter ce prix en présence de la promesse du gouvernement d'user de tolérance dans les tracés et profils des lignes à construire et dans la construction des bâtiments et dépendances. C'est ainsi que la convention permet d'élever l'inclinaison des pentes et rampes à 90 millimètres par mètre, de réduire les rayons des courbes à 350 mètres en pleine voie et à 250 mètres aux abords des stations et à donner, provisoirement, des proportions moins grandes que de coutume aux bâtiments des stations, sous la réserve bien entendu d'agrandir ces bâtiments aussitôt que le gouvernement en reconnaîtra la nécessité. Mais les voies auront la même largeur que celles des lignes de l'Etat et des lignes concédées auxquelles elles devront se raccorder, de manière que le matériel roulant puisse, au besoin, circuler sans inconvénient sur les unes et les autres.

« Enfin, le gouvernement a cru pouvoir réduire le tout au strict nécessaire, en stipulant toutefois les conditions indispensables pour que l'exploitation puisse se faire dans les conditions voulues de régularité et de sécurité.

« Le ministre des travaux publics,

« JULES VANDERSTICHELEN.

(1) Voyez la convention et le cahier des charges dans les *Documents parlementaires*, session de 1865-1866, p. 403 à 410.

(2) *Séance de 1865-1866.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 8 mai 1866, p. 427.

— Rapport. Séance du 9 mai, p. 431.

Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 17 mai 1866, p. 839-843.

SÉNAT.

Documents parlementaires. Rapport. Séance du 23 mai 1866, p. XXXII.

Annales parlementaires. Discussion générale. Séance du 24 mai 1866, p. 610-611. — Discussion de l'article unique et adoption. Séance du 25 mai, p. 619-620.