

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MARS 1864.

Concession des chemins de fer d'Anvers à Tournai et de Roulers à Ypres ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSEURS,

La section centrale qui a examiné le projet de loi autorisant le Gouvernement à concéder un chemin de fer d'Ostende vers Armentières, a été également chargée, par vous, de l'examen du projet de loi déposé le 15 mars par M. le Ministre des Travaux Publics, et accordant la concession :

- 1^o D'un chemin de fer en ligne directe d'Anvers à Tournai, avec prolongement jusqu'à la frontière de France, dans la direction de Douai ;
- 2^o D'un chemin de fer de Roulers à Ypres.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte des chemins de fer belges pour se convaincre de la grande utilité d'une voie ferrée d'Anvers à Douai ; mettre la première de ces villes en communication directe avec Paris et Calais, c'est donner un nouvel aliment au commerce et augmenter la série des mesures prises pour la prospérité du port d'Anvers.

Ce n'est pas le seul avantage qui doit résulter pour le pays de l'établissement de cette ligne. En passant par Tournai, le nouveau chemin de fer reliera cette ville directement à Anvers, à la Hollande, à Paris et donnera satisfaction aux réclamations qui, à plusieurs reprises, se sont fait entendre jusqu'au sein des Chambres législatives.

Enfin cette nouvelle ligne, traversant des contrées importantes par leur indus-

(1) Projet de loi, n^o 64.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. DE KERCHOVE, B. DEBORTIER, JACQUEMYS, RODENBACH, ROYER DE BEHR et VAN LEEMPOEL DE NIEUW-MINSTER.

trie et leur agriculture, mettra en communication avec les chemins de fer existants un grand nombre de localités qui, jusqu'à présent, ne pouvaient guère profiter des avantages que présentent ces voies rapides.

Deux embranchements doivent mettre le nouveau chemin de fer en communication avec d'autres lignes. — Le premier partira de la ligne principale entre Malderen et Alost, se raccordera à la station du railway de l'État, à Denderleeuw, et abrégera ainsi considérablement le trajet actuel d'Anvers à Mons.

Le second partira de la station projetée au village de Contich et se raccordera à la station de l'État, dite de Contich.

La seconde ligne que la section centrale avait à examiner est celle de Roulers à Ypres. Relier ces deux villes par un railway a toujours été considéré comme de grande utilité; déjà en 1845 le Gouvernement jugeait opportun d'inscrire cette ligne dans le projet de loi qu'il soumit le 14 avril de cette année à la Chambre des représentants. Si, pendant la discussion en section centrale, on abandonna cette ligne, ce ne fut point parce que son utilité ne fut pas suffisamment démontrée, mais parce que, le tracé primitif de tout le chemin de fer de la Flandre occidentale ayant été modifié et le parcours considérablement agrandi, il n'était plus permis aux concessionnaires, par des considérations pécuniaires, d'exécuter la ligne de Roulers à Ypres.

Depuis lors, le développement extraordinaire qu'ont pris les transports par chemin de fer, les besoins du commerce et de l'industrie de cette partie de la Flandre occidentale, et particulièrement de la ville de Roulers, n'ont plus permis de retarder plus longtemps la construction de cet embranchement devenu encore plus utile par la construction prochaine du chemin de fer d'Ostende vers Armentières.

Ces deux concessions seront octroyées sans intervention pécuniaire du trésor public.

La section centrale a fait de ce projet de loi l'objet d'un examen attentif, elle ne peut que s'applaudir, avec le pays entier, de l'extension que prennent nos voies ferrées, preuve évidente de la confiance qu'inspire un pays libre sagement gouverné; aussi, à l'unanimité de ses membres présents, elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption, et décide en même temps que les pétitions parvenues à la Chambre et relatives à ces projets de chemins de fer seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

Le Rapporteur,

DE KERCHOVE.

Le Président,

E. VANDENPEEREBOOM.
