

(^)

(N° 231.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 JUIN 1851.

Pétitions relatives au chemin de fer de la Flandre occidentale.

Rapport fait, au nom de la commission⁽¹⁾, par M. A. P. VANDENPERREBOOM.

MESSIEURS,

Durant le mois de mai dernier, de nombreuses pétitions relatives au chemin de fer de la Flandre occidentale, ont été adressées à la Chambre par des conseils communaux, des administrations communales et des habitants de diverses communes de cette province.

Voici les faits qui ont amené ce pétitionnement.

Le délai accordé à la Compagnie Richards Fearon, etc., pour construire un réseau de chemin de fer dans la Flandre occidentale, expirait le 18 mai de cette année.

A cette époque, les travaux devaient, sous peine de déchéance, être complètement achevés. (Cahier des charges, art. 16.)

A la date du 18 mai dernier, une seule ligne, celle de Bruges à Courtray, était construite et exploitée; les lignes de Courtray par Menin, Wervicq et Ypres à Poperinghe, et de Deynze par Thielt à Furnes, n'étaient pas commencées.

La Compagnie avait intérêt à éviter l'application rigoureuse des clauses du cahier des charges (art. 16 et 17); elle avait dépensé 8,000,000 de francs environ pour la construction de la ligne de Bruges à Courtray.

Au mois de mars dernier, des propositions nouvelles furent adressées par elle à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Gouvernement consentit à examiner ces propositions; il n'ignorait pas d'un côté que la Compagnie avait déjà dépensé dans le pays une somme de 8,000,000 de francs, et de l'autre il ne pouvait perdre de vue que cette société, comme beaucoup d'autres du reste, avait eu à subir les conséquences des événements politiques de 1848 et de la crise financière qui s'en est suivie.

(¹) La commission était composée de MM. H. DE BAILLET, président, DE BOCARNE, VAN RENYNGHE, A. VANDENPERREBOOM, DE STEENHAULT et LANDELOOS.

La Compagnie demandait, 1^o à être déchargée de la construction de certaines lignes qu'elle s'était engagée à exécuter, et 2^o une prorogation de délai pour l'établissement de la ligne d'Ypres à Courtray.

Ces propositions soulevèrent des réclamations; l'administration communale de Gand et les conseils communaux de Thielt, d'Eeghem et de Caneghem prièrent la Chambre de contraindre la Compagnie à exécuter toutes les obligations de son contrat.

A l'appui de leur demande, les pétitionnaires font remarquer que, si l'arrondissement de Thielt n'était pas promptement relié au chemin de fer de l'État, cette belle contrée de la Flandre, jadis si prospère par son industrie linière et son agriculture, deviendrait bientôt un foyer de misère que rien ne pourrait soulager; que déjà des industriels établis à Thielt manifestent l'intention de se déplacer; que cet arrondissement est privé de voies navigables; enfin, que la ville de Thielt avec les communes limitrophes comprend une population de 55,000 habitants.

Le conseil communal de Meulebeke, tout en appuyant l'établissement d'une ligne ferrée de Deynze par Thielt au railway de Bruges à Courtray, demande que le tracé de Thielt à Roulers par Meulebeke à Ingelmunster soit adopté; si la direction indiquée était admise, la Compagnie, disent les pétitionnaires, ferait une économie de plus de 500,000 francs et rattacherait au réseau général la commune de Meulebeke, dont la population est de 9,000 âmes et qui est chef-lieu de canton.

Les conseils communaux de Roulers, Passchendaele, Rumbeke, Zonnebeke, Moorslede, Denterghem, Beveren, Aerseele, sollicitent la construction du chemin de fer de Deynze à Roulers par Thielt, et, de plus, ils émettent le vœu que la Compagnie concessionnaire soit autorisée à construire une ligne ferrée de Deynze par Thielt et Roulers à Ypres, en remplacement du chemin de fer direct de Courtray par Menin, Wervicq et Ypres à Poperinghe, chemin concédé à la Compagnie Richards par la loi du 18 mai 1845.

D'après les pétitionnaires, le chemin de fer direct de Courtray à Ypres, sur un parcours de 6 lieues, toucherait à des localités peu importantes dont la population est de 20,000 ou 25,000 âmes à peine et qui déjà sont dotées d'une voie de navigation facile, tandis que la ligne d'Ypres à Deynze par Roulers traverserait ou côtoyerait d'importantes communes possédant une population d'environ 75,000 âmes; la ville d'Ypres serait reliée plus directement au chef-lieu de la province; enfin, la modification proposée par les pétitionnaires procurerait à la Compagnie d'importants avantages financiers.

Le projet de remplacer le tracé direct de Courtray à Poperinghe par un chemin de fer de Deynze à Ypres par Roulers, rencontra dans les arrondissements d'Ypres et de Courtray une vive opposition: 61 pétitions, protestant contre cette modification à la loi de concession, furent déposées sur le bureau de la Chambre; elles furent adressées par la chambre de commerce des arrondissements d'Ypres et de Dixmude; le conseil communal de Courtray, les administrations communales et un grand nombre d'habitants d'Ypres et de Poperinghe, les conseils communaux et des habitants de Wervicq, Menin, Comines, Beeceelaere, Crombeke, Haringhe, Oost-Vleeteren, Messines, Kemmel, Loere, Voormezele, Westoutre, Brielen, Westvleeteren, Proven, Wulverghem, Dranoutre, Neuve-Église, Reninghelst,

Watou, Wytshate, Vlamertinghe, Woesten, par l'administration communale et des habitants de Warneton, par le conseil communal de Lauwe, par l'administration communale de Reekem, enfin par des habitants de Bas-Warneton. Crombeke, Zandvoorde et Beeveren.

Ces pétitionnaires protestent contre le projet de chemin de fer d'Ypres à Courtray par Roulers et demandent l'établissement d'un chemin de fer direct de Courtray par Menin et Wervicq à Ypres, conformément à l'art. 1^{er} de la loi du 18 mai 1845, et presque tous insistent, en outre, pour que cette ligne soit prolongée jusqu'à Poperinghe.

Voici les principaux motifs que les pétitionnaires font valoir à l'appui de leur demande.

La ligne directe de Courtray à Poperinghe par Menin est concédée, la Compagnie est disposée à l'exécuter et refuse de construire un chemin de fer d'Ypres à Roulers qu'elle considère comme contraire à ses intérêts. Le chemin de fer par Menin relie directement l'arrondissement d'Ypres au centre du pays; il traverse ou côtoie les villes de Menin et Wervicq, les communes de Comines et Warneton, Gheluwe et Wevelghem.

L'établissement du chemin de fer par Roulers enlèverait à ces importantes localités tout espoir d'être reliées un jour au réseau national.

La population des communes qui ont adressé à la Chambre des pétitions en faveur du tracé direct était, au mois d'octobre 1846, de 122,000 habitants environ; celle des communes françaises voisines de nos frontières, communes riches par leur industrie et qui contribueront puissamment à augmenter le mouvement des transports sur cette ligne, est de près de 40,000 âmes; enfin la population des communes de l'arrondissement de Courtray qui ont intérêt d'être reliées directement à la ville et à l'arrondissement d'Ypres, est très-considérable.

La ligne d'Ypres à Roulers au contraire ne relierait que trois communes.

Les relations commerciales et industrielles entre l'arrondissement d'Ypres et la Flandre centrale, sont presque nulles; elles sont très-actives entre cet arrondissement et Courtray, le Hainaut, etc.

Le produit des barrières le prouve.

Le Hainaut fournit aujourd'hui à l'arrondissement d'Ypres une quantité considérable de houille, chaux, pierres de taille, etc., quoique les communications par eau soient difficiles, indirectes, souvent interrompues et toujours coûteuses: l'établissement d'un chemin de fer direct augmentera l'importance de ces transactions et facilitera l'exportation des produits agricoles qui font la richesse de l'arrondissement d'Ypres.

Le chemin de fer direct d'Ypres à Courtray aurait une longueur de 30 kilomètres.

Celui de Courtray à Ypres par Roulers, une longueur de 46 kilomètres.

En ce qui concerne la section d'Ypres à Poperinghe, les pétitionnaires font observer que cette ville dont la population est de 14,000 âmes, se trouve à huit lieues du chemin de fer de l'État; qu'elle est privée de voies navigables; qu'elle se trouve au centre d'une contrée très-peuplée, riche par son agriculture dont les produits et spécialement le houblon se vendent dans l'intérieur du pays; de plus,

que la Compagnie concessionnaire s'est engagée et paraît disposée aujourd'hui à construire la section d'Ypres à Poperinghe par Vlamertinghe.

Enfin le conseil communal de Dixmude demande que l'embranchement de chemin de fer de Thielt à Dixmude, concédé en vertu de la loi de 1845, soit exécuté.

Le conseil communal de Dixmude pense que cette ville et son arrondissement ont des droits acquis par le fait même de la concession, et que la non exécution de cet embranchement causerait de grands préjudices à l'industrie et à l'agriculture de cette contrée.

Comme le Gouvernement examine en ce moment les questions soulevées par les pétitions et négocie avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale, la commission propose le renvoi de toutes les pétitions relatives à cette affaire à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Rapporteur,

ALP. VANDENPEEREBOOM.

Le Président,

H. DE BAILLET.

